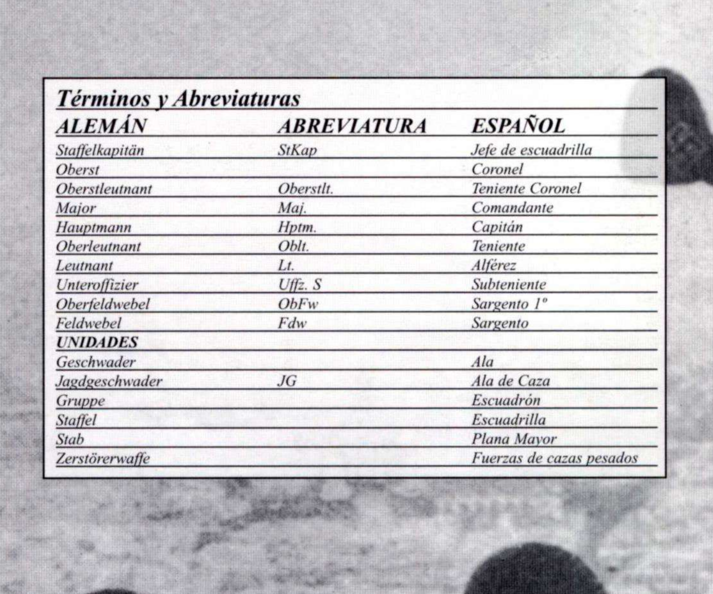
AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS

ASES DEL *ZERSTÖRER* MESSERSCHMITT Bf 110, DE LA II GUERRA MUNDIAL



ASES DEL *ZERSTÖRER* MESSERSCHMITT Bf 110, DE LA II GUERRA MUNDIAL



Términos y Abreviaturas

ALEMÁN	***ABREVIATURA***	***ESPAÑOL***
Staffelkapitän	*StKap*	*Jefe de escuadrilla*
Oberst		*Coronel*
Oberstleutnant	*Oberstlt.*	*Teniente Coronel*
Major	*Maj.*	*Comandante*
Hauptmann	*Hptm.*	*Capitán*
Oberleutnant	*Oblt.*	*Teniente*
Leutnant	*Lt.*	*Alférez*
Unteroffizier	*Uffz. S*	*Subteniente*
Oberfeldwebel	*ObFw*	*Sargento 1º*
Feldwebel	*Fdw*	*Sargento*
UNIDADES		
Geschwader		*Ala*
Jagdgeschwader	*JG*	*Ala de Caza*
Gruppe		*Escuadrón*
Staffel		*Escuadrilla*
Stab		*Plana Mayor*
Zerstörerwaffe		*Fuerzas de cazas pesados*

AVIONES EN COMBATE: ASES Y LEYENDAS 34

ASES DEL *ZERSTÖRER* MESSERSCHMITT Bf 110, DE LA II GUERRA MUNDIAL



ediciones del Prado

OSPREY AVIATION

Día 15 de agosto de 1940, la Batalla de Inglaterra está en pleno apogeo. A primeras horas de la tarde, sobre las costas de Hampshire, Hans-Joachim Jabs, de la 6ª/ZG 76, apunta las "Fauces de tiburón" pintadas en el morro de su *Nordpol-Paula* en la dirección de regreso sobre el Canal para escapar a las atenciones de una pareja de Hurricane del 87º Sqn. que han despegado en busca de presas de su base de Exeter. Encargados de escoltar a una formación de bombarderos Ju 88 que se dirigían a atacar Worthy Down y Middle Wallop, los aparatos del II/ZG 76 y sus protegidos se encontraron con nada menos que ocho escuadrones de cazas de la RAF. Jabs reclamó haber derribado dos Spitfire y un Hurricane, pero sus triunfos no podían compensar las graves pérdidas sufridas por los "Fauces de tiburón" durante el combate que se entabló. En total el *Gruppe* del Maj. Erich Groth perdió ocho *Zerstörer*, y 14 tripulantes fueron dados por muertos, desaparecidos o fueron heridos durante esta jornada.

Dirección Editorial: Juan María Martínez
Coordinación Editorial: Juan Ramón Azaola
Supervisión y adaptación de la versión española: Javier de Benito
Basado en la obra *Messerschmitt Bf 110 Zerstörer Aces of World War 2*
Publicada por primera vez en Gran Bretaña en 1999

Texto original en Inglés de John Weal
Traducción: Carlos G. Antoranz
Ilustración de portada realizada por Iain Wylie
Perfiles de aviones realizados por John Weal
Ilustraciones de pilotos realizadas por Mike Chappell
Dibujos a escala realizados por Mark Styling

Importador y distribuidor en Interior:
DISTRIBUIDORA GENERAL DE PUBLICACIONES
Alvarado, 2118/56
1290 – Buenos Aires

Distribuidor de Capital:
DISTRIRED
Avda. Belgrano, 634, 4º I
1092 – Buenos Aires

ISBN (Obra completa): 84-8372-185-6
ISBN: 84-8372-423-5
D.L.:M 47303-2000

ÍNDICE

LOS ÉXITOS INICIALES

El diseño ganador elegido para convertirse en el futuro caza pesado de la Luftwaffe, o *Zerstörer* (término que se tomó prestado de la marina, y que literalmente significa 'destructor'), fue el del Bf 110 diseñado por el Ingeniero Willi Messerschmitt, cuyo prototipo había volado por primera vez el 12 de mayo de 1936. Pese a que en el Departamento Técnico del RLM se habían levantado algunas voces discrepantes contra la viabilidad de un aparato 'hecho para todo', el concepto de un caza estratégico pesado capaz de cumplir su misión adentrándose grandes distancias en el espacio aéreo enemigo cautivó la imaginación del Comandante en Jefe de la Luftwaffe, Genralfeldmarschall Hermann Göring. Bajo tan augusto patrocinio, su desarrollo siguió adelante, pero la producción se vio frenada por la falta de una planta motriz adecuada. Las deficiencias del motor Daimler-Benz de la serie DB 600 con que estaba equipado el prototipo impusieron que los primeros modelos fabricados fuesen equipados con motores Jumo de Junker de menor potencia, que no eran los más adecuados para su uso en combate.

Hasta que a finales de 1938 no se dio luz verde a la entrada en servicio del motor DB 601, el programa de producción del *Zerstörer* no pudo justificar adecuadamente su calificación de "máxima prioridad". En enero de 1939 fueron entregados los primeros Bf 110C al I(Z)/LG 1 en Barth, donde inmediatamente sustituyeron a los anteriores aparatos de la unidad propulsados por motores Jumo. Del mismo modo, entre la primavera siguiente y principios del verano, el I/ZG 1 y el I/ZG 76 comenzaron a recibir los aparatos de la versión mejorada, *Cäsar*, para sustituir a los Bf 110B, recibidos poco antes. Estos *Zerstörergruppen* serían los tres únicos equipados con el Bf 110 en el momento de estallar la guerra en septiembre. A pesar del rápido impulso de la producción del Bf 110C (ahora también se habían hecho cargo de su fabricación las factorías de Focke-Wulf y Gotha) al comienzo de las hostilidades, las otras siete unidades de *Zerstörer* todavía estaban equipadas con Bf 109. A diferencia de la gran publicidad que se había dado al Bf 109, al que se había exhibido en innumerables ocasiones ante la prensa mundial, las apariciones en público del Bf 110 antes de empezar la guerra fueron escasas. De hecho, su primera, y última, de estas "demostraciones de fuerza" fue el tras-

El primer *Gruppe* en ser equipado con el Bf 110C fue el I(Z)/LG 1, la unidad de pruebas operativas con base en Barth, en la costa del Báltico. Al igual que cualquier nuevo avión que entraba en servicio por primera vez, el Bf 110 estuvo aquejado de varios pequeños problemas técnicos, como muestra claramente esta fotografía: los capots han sido levantados para que los mecánicos puedan acceder mejor al problemático motor izquierdo DB 601 del aparato L1+A12, perteneciente a la 2ª *Staffel*.





Los miembros de esta tripulación de la ZG 76, a quienes vemos subiendo a bordo de su aparato, llevan puestos los trajes de vuelo de verano. El punto de interés que se ilustra aquí es el hecho de que los pilotos de *Zerstörer* llevaban un paracaídas de asiento, mientras que el tripulante trasero estaba equipado con un paracaídas de tipo mochila.

lado del I(Z)/LG 1 a Dresden-Klotzsche en el momento de la ocupación alemana de Checoslovaquia en marzo de 1939. Tres meses después, ese mismo *Gruppe* participó en un desfile aéreo ceremonial sobre Berlín. Hacia finales de agosto de 1939, un evento de características similares llevó al I(Z)/LG 1 a Prusia oriental para sobrevolar el célebre monumento conmemorativo de la I Guerra Mundial en Tannenberg. Aunque aparentemente este acto formaba parte de una celebración conmemorativa, se trataba en realidad de un ardid para maquillar el traslado de los *Zerstörer* a Jesau, en Prusia oriental, como preparativo para el inminente ataque contra Polonia.

POLONIA

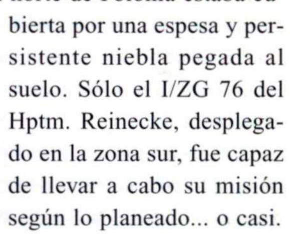
Al parecer, fue Hermann Göring en persona quien dio orden a la Luftwaffe de lanzar todos sus efectivos de *Zerstörer* bimotores (¡los 90 aparatos operativos al completo!) al ataque contra Polonia. Los Bf 110 se repartieron casi a partes iguales entre los tres *Zerstörergruppen* participantes. A su vez, estos *Gruppen* fueron desplegados a intervalos casi equidistantes a lo largo de las fronteras comunes de Alemania con Polonia, asignándose a cada uno de ellos la misión de prestar apoyo directo a uno de los tres ejes de avance principales.

Al sudoeste, el I/ZG 76 con base en Silesia constituía la única escolta de cazas para las tres *Kampfgeschwader* de bombarderos He 111 y Do 17 de la 2ª *Fliegerdivision*, cuya misión iba a ser despejar el camino para la fuerzas terrestres que avanzaban hacia Cracovia, girando después en dirección al noreste, para alcanzar la capital polaca, Varsovia, desde el sur.

En Pomerania, el I/ZG 1 sería empleado del mismo modo, protegiendo a los bombarderos y Stuka de la 1ª *Fliegerdivisión* en sus ataques hacia el este a través del corredor polaco, para después cambiar de dirección hacia el sureste y avanzar sobre Varsovia por el norte.

En el extremo más alejado del corredor, en la aislada provincia del Reich de Prusia oriental, el I(Z)/LG 1 formaba el componente de caza de la *LuftwaffenLehrdivision*, cuyos cuatro *Kampfgruppen* constituirían la vanguardia del avance hacia el sur desde Prusia oriental. También en este caso, el objetivo último era la capital enemiga.

De acuerdo con el plan previsto, durante las horas iniciales de la campaña, los tres *Zerstörergruppen* escoltarían a sus bombarderos divisionarios en una serie de ataques preventivos contra las bases e instalaciones de la Fuerza Aérea Polaca. Pero cuando amaneció el día 1 de septiembre de 1939, la mayor parte del norte de Polonia estaba cubierta por una espesa y persistente niebla pegada al suelo. Sólo el I/ZG 76 del Hptm. Reinecke, desplegado en la zona sur, fue capaz de llevar a cabo su misión según lo planeado... o casi.



Según sus ordenes, debía despegar a las 06:00 horas para escoltar a los He 111 de los I y III/KG 4 que te-

Otro motor DB 601 que requiere atención. Los mecánicos de la ZG 1 ya lo han montado y están trabajando en él, mientras dos niños (a la derecha de la imagen) han aparcado sus bicicletas y observan con interés la operación. En este aparato de la 1ª *Staffel* pueden verse dos finas franjas blancas que rodean la parte posterior del fuselaje (debajo del timón de dirección izquierdo). Se trataba de un distintivo táctico utilizado tanto por los Bf 110 como por los Bf 109 durante la campaña de Polonia.



nían que atacar la base aérea polaca de Cracovia. Dado el carácter histórico de la misión –la primera de la guerra, tanto para los *Zerstörer* como para los bombardero– y la necesidad de que las dos formaciones estableciesen contacto tras despegar de sus bases separadas por una distancia de 120 km, la exacta sincronización era de la máxima importancia. A pesar de ello, si se da crédito a un relato de la operación escrito después de la guerra por el entonces Oblt. Wolfgang Falck, *StKap* de la 2ª/ZG 76, él y sus pilotos decidieron, de repente, ganar por la mano a los demás miembros del *Gruppe* ¡despegando una hora antes de lo previsto!

Si los miembros de la 2ª/ZG 76 esperaban que con esta estratagema se anotarían la primera victoria en el aire de la II Guerra Mundial, iban a quedar decepcionados. De hecho, los pilotos de Falck pasaron 60 estériles minutos sin conseguir establecer contacto con la formación a la debían escoltar hasta que llegaron sobre el objetivo. Sin encontrar oposición alguna, cada *Gruppe* de Heinkel descargó 48 toneladas de bombas sobre la desierta base de Cracovia, regresando después a su base. Durante las horas inmediatamente anteriores a la invasión, la mayoría de las unidades de la Fuerza Aérea polaca habían evacuado las bases que ocupaban en tiempo de paz, dispersándose en aeródromos satélite previamente acondicionados.



"¡Bien hecho, ese aviador se ha ganado una Cruz de Hierro!" El *Generalfeldmarschall* entrega uno de sus "paquetitos de papel" durante una visita a las unidades del frente.

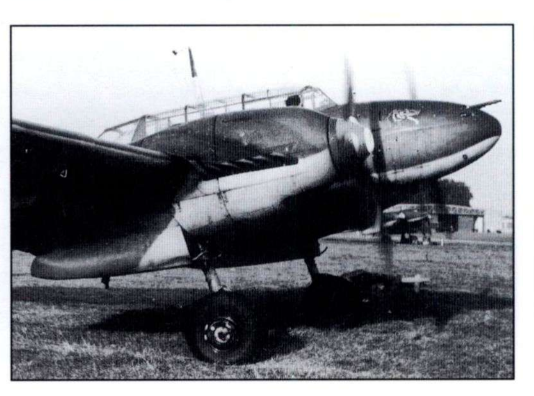
En el vuelo de regreso, los miembros de la *Staffel* de Falck se dieron cuenta de que estaban quedándose sin combustible, lo cual no era de extrañar dadas las circunstancias. Cuando ya estaban cerca de la frontera alemana, dejaron a los bombarderos y pusieron rumbo directo de vuelta a Ohlau.

Durante aquel trayecto, el siempre vigilante Falck tomó por aviones enemigos a un Heinkel He 46, primero, y después a un Ju 87 Stuka. Al parecer, alertado por la letra de color rojo pintada en la superficie superior del ala del Stuka, Falck no había sido capaz de distinguir la *Balkenkreuz* negra, con finos rebordes de color blanco, que estaba junto a aquélla. Este incidente era una prueba de lo inadecuada que resultaba la insignia nacional de la Luftwaffe cuando era vista desde arriba. A consecuencia del informe que Falck presentó posteriormente, estos distintivos se pintaron en color negro (tiempo después, en la campaña contra Rusia, muchas unidades de la Luftwaffe se abstuvieron por completo de emplear emblemas de *Staffel* de color rojo para evitar la confusión con la estrella soviética).

Durante aquellos primeros días, muchos otros pilotos cometieron la misma equivocación, y poco tiempo después, en las alas de los aparatos de la Luftwaffe que participaban en la guerra aérea sobre Polonia comenzaron a pintarse cruces de tamaño mayor, que en muchos casos ocupaban toda la anchura del ala.

Aunque las tripulaciones del I/ZG 76 habían terminado su primera jornada de operaciones sin conseguir ni una sola victoria, su suerte cambiaría 24 horas después. La ausencia total de oposición aérea del 1 de septiembre, indujo al *Generalmajor* (General de Brigada) Bruno Loerzer, jefe de la 2ª *Fliegerdivision*, a asignar sólo una de las *Staffeln* del Hptm. Reinecke para escoltar a toda la KG 4

Al comienzo de las hostilidades los códigos del I(Z)/LG 1 eran del tipo estándar de cuatro dígitos. El "L1+ZB" lleva ese tipo de códigos y era el tercero del trío de aparatos que componían la *Stabskette* del *Gruppe*. Este avión era pilotado normalmente por el Oficial Técnico, mientras que el que llevaba el código "XB" estaba asignado al *Gruppenkommandeur*, y el código "YB" al Ayudante. Obsérvese también el emblema del *Gruppe* con la "Cabeza de lobo" y la silueta de un Bf 110 en la góndola del motor.



en una incursión contra Deblin a la mañana siguiente. Situada a 90 Km. al sur de Varsovia, Deblin era un importante centro de comunicaciones rodeado por tres aeródromos.

Pese a que fueron recibidos por un intenso fuego antiaéreo sobre la zona del objetivo, los 88 He 111 informaron que no había rastro de actividad aérea enemiga. Al quedar relevada de su misión de escolta próxima, una *Schwarm* (sección de cuatro aviones) de Bf 110 se lanzó en un fuerte picado. Habían localizado varios aparatos polacos dispersados en uno de los aeródromos que no habían sido dañados durante los bombardeos. A pesar del intenso fuego de las piezas antiaéreas ligeras, cada Bf 110 hizo varias pasadas a baja altura con sus cañones y ametralladoras escupiendo fuego. En pocos minutos todo había terminado. Cuando los cuatro *Zerstörer* ascendieron de nuevo para reunirse con los bombarderos que regresaban a sus bases, dejaron atrás, como recuerdo de su visita, once aparatos destrozados ardiendo.

Aquella misma tarde la 1ª y 2ª *Staffeln* de la ZG 76 recibieron la orden de efectuar una operación de *freie Jagd* (literalmente traducido, una operación de caza libre) sobre la región de Lodz. Aquí se encontraron por primera vez con la Fuerza Aérea polaca cuando fueron atacados de frente por media docena de cazas PZL P.11c. Se entabló un feroz combate aéreo, y aunque el Oblt. Nagel y el Lt. Lent reclamaron cada uno el derribo de uno de los aparatos polacos con "alas de gaviota", el I/ZG 76 perdió a tres de los suyos en aquel combate.

Helmut Lent, que había participado en el ataque contra la base de Deblin, fue uno de los futuros ases que consiguieron sus primeras victorias con el I/ZG/76 en Polonia. Otro de ellos era el muy condecorado, pero poco conocido, piloto austriaco Gordon Mc Gollob –la parte "Mc" de su apellido Mc Gollob no procedía de un apellido escocés, sino que era un nombre de pila bastante poco corriente con que sus padres le habían bautizado–. Ambos eran artistas austriacos que pusieron a su hijo el nombre de un amigo americano, Gordon Mallet Mc Couch, lo cual sin duda complació a este último, pero confundió totalmente al funcionario del registro civil de Viena, ¡a quien sus padres tuvieron que deletrear los nombres del niño letra por letra!

Gollob sería el primer piloto de caza de la Luftwaffe que llegaría a conseguir 150 victorias, y posteriormente, en enero de 1945, sería designado por el *Reichsmarschall* Hermann Göring para sustituir a Adolf Galland, "caído en desgracia", como su *General der Jagdflieger (General de los pilotos)*. Helmut Woltersdorf, quien, al igual que Lent, alcanzaría mayor fama como *Experte* de la caza nocturna, también inauguró su registro de victorias con el I/ZG 76, consiguiendo dos de sus ocho victorias diurnas contra la Fuerza Aérea polaca.

Pero el mayor número de victorias conseguidas por un piloto del *Gruppe,* tres victorias confirmadas sobre Polonia, correspondió a Wolfgang Falck. El 10 de septiembre Falck fue llamado a Breslau por Hermann Göring, que le informó que su *Staffel* había sido escogida para escoltar al Ju 52 del *Generalfeldmarschall* durante su próxima visita de inspección a las bases aéreas del frente. Tras ser informado del itinerario, Falck fue invitado a tomar café con Göring en su compartimento personal a bordo del lujoso tren que le servía como Cuartel General móvil. El Comandante en jefe de la Luftwaffe estaba ansioso por escuchar un infor-

Mientras se desplazaba lateralmente para huir, atrajo la atención de un caza polaco, pero el "aparato tocado" era en realidad un señuelo. Al tratar de hacer puntería sobre su víctima, el piloto del PZL no se percató de que estaba en el punto de mira del visor del Hptm. Schleif, que estaba a sólo 80 metros de su cola. Una ráfaga corta hizo saltar en pedazos al PZL, y según relatos de testigos presenciales del combate, este truco cuidadosamente ensayado tuvo éxito, no una, ¡sino cinco veces!

Cuarenta y ocho horas más tarde, los Bf 110 del I(Z)/LG 1 se encontraron otra vez con unos 30 de los PZL que defendían Varsovia, y de nuevo reclamaron el derribo de cinco de los cazas polacos, esta vez al precio de perder a uno de los suyos. Al final de la campaña, el registro de victorias del *Gruppe* había aumentado hasta 30 derribos confirmados, y aunque la guerra aérea en Polonia no produjo ni un solo as del *Zerstörer* (de hecho, el único as de la Luftwaffe que surgió durante el conflicto polaco fue un miembro de las unidades de *Zerstörer*, pero su unidad era una de las que volaban con los Bf 109 con una designación temporal como *Jagdgruppe*), dos pilotos del I(Z)/LG 1 estuvieron a punto de conseguirlo: el Lt. Methfessel y el *Feldwebel* Warrelmann, a cada uno de los cuales se atribuyeron cuatro victorias contra la Fuerza Aérea polaca, a las que después se sumarían más.

Al llegar la tercera semana de septiembre, la retirada polaca se había convertido en una auténtica desbandada. Los restos del Ejército polaco fluían en dirección a Varsovia. La Luftwaffe recibió la orden de atacar sin descanso a aquella masa que intentaba escapar al desastre. Cientos de aviones fueron enviados a bombardear y ametrallar las columnas que congestionaban las carreteras, pistas y caminos que se dirigían al río Vístula desde el alba hasta el ocaso.

El I(Z)/LG 1 no se libró de esta ingrata misión. Reclamado desde su base de Prusia oriental, se le asignó una franja de territorio de unos 25 km de largo, desde la confluencia de los ríos Bzura y Vístula en dirección oeste hasta la pequeña ciudad de Gabin, y se les dio un tiempo de diez minutos –cinco en una dirección y otros cinco en dirección contraria– para agotar toda su munición.

Cuando todo terminó, pusieron rumbo de vuelta a su base. Los últimos en aterrizar fueron el Maj Grabmann y la *Stabschwarm*. Cuando el *Kommandeur* acababa de salir de la cabina y estaba en pie sobre el ala izquierda de su avión, los tres *Staffelkapitäne* se presentaron ante él para darle novedades de la misión.

"Gracias, *meine Herren*" les dijo el Maj Grabmann mientras descendía lentamente de su aparato, "no creo que haya sido fácil para ninguno de nosotros. Personalmente, yo prefiero un buen y limpio combate aéreo limpio de un día cualquiera".

La "Guerra de los confetis"

El final de la campaña de Polonia fue seguido por casi ocho meses de práctica inactividad en el frente occidental con las fuerzas enfrentadas –alemanas por un lado y anglo francesas por otro– atrincheradas detrás de sus respectivas fortificaciones, esperando a que el contrario hiciese el primer movimiento. A este período, en el que la actividad bélica se reducía a poco más que patrullas locales, se le ha dado el sobrenombre de "la guerra de mentira" o de "la guerra de los confetis".



Un registro de victorias típico, aplicado delante del emblema de la "Cabeza de Lobo" del *Gruppe*. Aunque la primera barra de victoria está marcada con la fecha "1.9.39", ninguna de las otras lleva fecha. Dado que ningún piloto del I(Z)/LG 1 consiguió cinco victorias en Polonia, este registro podría sugerir que una de estas victorias fuese desestimada más tarde, o que esta fotografía se tomó en una fecha posterior en el frente del oeste.

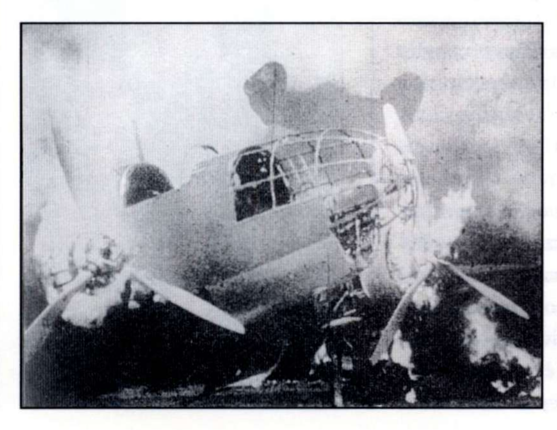
a los Stuka que atacaban Varsovia. Durante una de estas misiones, el 6 de septiembre, perdió a un segundo *Staffelkapitän* cuando el Maj Hammes, de la 1ª/ZG 1 cayó también víctima de un caza PZL P.11. Su sustituto fue el Oblt. Martin Lutz, un antiguo piloto de la Legión Cóndor que ya había sido derribado en una ocasión en España y que había vivido para contarlo. No sería tan afortunado un año más tarde cuando, como *Kommandeur* (Jefe) del *Erprobunsgruppe* 210 –una unidad especial de cazabombarderos– su Bf 110 fue derribado sobre Dorset por cazas de la RAF.

Pese a los relativamente pobres resultados conseguidos por el I/ZG 1, su base avanzada fue una de las incluidas en la gira de Göring por las unidades de la Luftwaffe hacia el final de la campaña de Polonia. Durante su visita, el *Generalfeldmarschall* elogió los esfuerzos del *Gruppe* y "repartió" Cruces de Hierro, de segunda clase, a casi todos los miembros de las tripulaciones de vuelo.

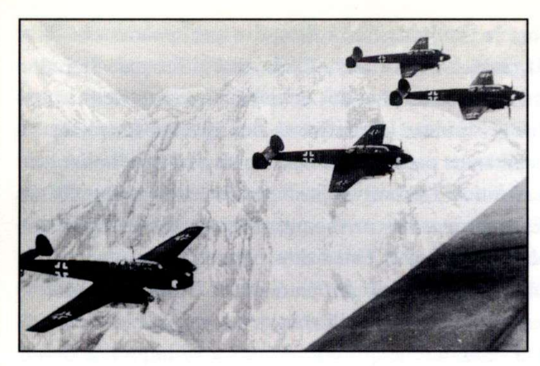
Como habían demostrado los primeros combates aéreos sobre Polonia, la antigüedad en el servicio no había garantizado el éxito en el frente al I/ZG 1. Tal vez, a sus pilotos les hubiese sido más útil un mayor dominio del Bf 110 y de sus capacidades operativas. La unidad que poseía precisamente esa experiencia era el I.(Z)/LG 1, el Ala de evaluación de pruebas, que durante los ocho meses anteriores se había dedicado a estudiar los procedimientos tácticos más adecuados para el nuevo *Zerstörer* bimotor de la Luftwaffe. Mandado por el Maj Walter Grabann (otro piloto que había participado recientemente en la Guerra Civil española, en la que había servido como *Kommandeur* del *Jagdgruppe* de la Legión Cóndor, consiguiendo siete victorias), el I(Z)/LG 1 llegaría a ser, con mucho, la unidad de más éxito de los tres *Zerstörergruppen* que combatieron sobre Polonia.

Sin embargo, su comienzo no había sido muy bueno. De nuevo acosados por la omnipresente niebla, los bombarderos He 111 del II (K)/LG 1 consiguieron, a pesar de todo, despegar de su base de Prusia oriental a últimas horas de la mañana del 1 de septiembre. Su objetivo era el aeródromo de Varsovia-Okecie. Se esperaba que una incursión como ésta contra el corazón del territorio enemigo provocase una dura oposición, y el I(Z)/LG 1 despegó al completo para proporcionar protección a los Heinkel. Y así fue, varios escuadrones de la Brigada de Caza polaca interceptaron a la formación de la Luftwaffe, y a pesar de los esfuerzos de los Bf 110, seis bombarderos fueron derribados en el combate que se entabló a continuación. Los pilotos de Grabmann sólo consiguieron derribar dos obsoletos PZL P.7, y el mismo *Kommandeur* fue herido en el encuentro.

...Y desde tierra, mientras los bombarderos medios PZL P.37 de la Brigada Polaca de Bombarderos arden en llamas.



Aquella tarde los bombarderos y *Zerstörer* del LG 1 regresaron a Varsovia. Durante la ausencia temporal del Maj Grabmann, al frente del I(Z)/LG 1 iba el *Staffelkapitän* más antiguo, Hptm. Schleif. Al darse la alarma de que se aproximaba otra incursión despegaron más de 30 cazas PZL, que fueron localizados desde una cota superior por Scheleif cuando ganaban altura. Los pesados Bf 110 se lanzaron en un fuerte picado, pero los polacos se dispersaron. En la refriega que siguió, uno de los Messerschmitt resultó aparentemente dañado.



Después de empezar la guerra pilotando Bf 109D bajo la designación temporal de *Jagdgruppe* 152, el I/ZG 52 del Hptm. Lessmann se transformó a los Bf 110C a principios de 1940. Aquí les vemos familiarizándose con sus nuevos aparatos bimotores, volando en una impecable formación de *Schwarm* sobre los Alpes austriacos.

RAF había empezado a "tender su manto" a lo largo de las costas del Mar del norte del Reich. La cada vez mayor entidad de las incursiones de reconocimiento y bombardeo británicas, y las protestas de la Kriegsmarine –cuyos barcos, tanto si estaban en puerto como en el mar, eran el objetivo principal de todos estos primeros ataques– provocaron un reforzamiento de las defensas aéreas de la región. Se estableció una *Geschwaderstab* (Plana mayor de Ala) para coordinar la combinación de *Gruppen* de caza que fueron enviados a la zona. Aquella colección de unidades, identificada con diversas designaciones oficiales, llegó a ser comúnmente conocida como la *JG* "Schumacher", haciendo honor al nombre de su *Kommodore* (Jefe de Ala).

Los efectivos originales de la unidad de Schumacher, compuestos totalmente por Bf 109 de los primeros modelos, habían demostrado ya que eran capaces de infligir daños a las formaciones de bombarderos de la RAF. Pero lo que verdaderamente hacía falta era un aparato con mayor radio de acción capaz de interceptar a los atacantes en medio del mar, lejos de sus objetivos, y que después pudiese continuar acosándoles durante sus pasadas de bombardeo y, si fuese necesario, perseguirlos después sobre mar abierto; y la Luftwaffe tenía un avión que reunía, precisamente, todas esas características: el Bf 110.

Por eso, no fue nada sorprendente que el primero de los siete *Zerstörergruppen* equipados con Bf 109 en comenzar la conversión al bimotor Bf 110 fuese uno de los que estaban encuadrados en la *JG* "Schumacher": el I/ZG 26 del Hptm. Kascha, con base en Varel, al sur de Wilhemshaven.

El I/ZG 26 estaba a mitad de camino de su programa de reequipamiento cuando, el 3 de diciembre de 1939, el radar de alerta informó de que bombarderos enemigos se aproximaban a Heligoland. El *Gruppe* ordenó el despegue inmediato de una formación de Bf 109D y otra de Bf 110C. Sin embargo, estos últimos no consiguieron realizar la interceptación. Tres días después, el I/ZG 26 consiguió su primer éxito con el Bf 110, pero, por desgracia, al mismo tiempo también sufrió su primera baja, cuando un aparato de la 2ª *Staffel* colisionó en el aire con un aparato del Mando Costero frente a la isla holandesa de Texel.

Alguien debió darse cuenta de lo absurdo de intentar llevar a cabo la transformación a un tipo de avión totalmente nuevo (con un motor más y con un tripulante adicional) al mismo tiempo que se seguía participando en operaciones, ya que el 7 de diciembre las *Staffeln* 1ª y 3ª/ZG 26 se trasladaron al interior para efectuar su reequipamiento en una relativa paz. Así pues, en la costa sólo quedaban para cubrir la brecha los Bf 110 de la 2ª *Staffel* hasta la llegada de una unidad de *Zerstörer* más experimentada. Los sustitutos iban a ser los veteranos de la campaña de Polonia, el I/ZG 76 del Hptm. Reinecke, que empezaron a llegar a Jever entre el 16 y el 17 de diciembre. No podían haber llegado en un momento más oportuno.

La mañana del 18 de diciembre amaneció clara y despejada. El cielo era una bóveda del azul más pálido, un perfecto día de invierno con una visibilidad perfecta –y un tiempo perfecto para que operasen los cazas–. A pesar de todo, aquel día, el Mando de Bombarderos envió una

Sin embargo, sobre la franja de tierra de nadie que separaba la *Westwall* de la línea Maginot, la historia era totalmente diferente. Siempre que el tiempo lo permitía, ambos bandos enviaban aparatos de reconocimiento para probar y sondear las defensas del adversario, mientras que se mantenían constantes patrullas de cazas para proteger la integridad de sus propios aviones. La Luftwaffe dependía exclusivamente de los *Jagdgruppen* (Escuadrones de caza) equipados con Bf 109 para defender su espacio aéreo en el oeste. Este hecho, sumado a la total ausencia de actividad ofensiva a gran escala por parte de las *Kampfgeschwader*, significaba que las patrullas de largo alcance y las misiones de escolta de los *Zerstörer* eran temporalmente innecesarias a lo largo del frente occidental.

Sin embargo, los alemanes no perdieron el tiempo durante aquellos meses. Era un momento de acumular refuerzos que la Luftwaffe aprovechó para consolidar sus efectivos a lo largo del Rhin. Los tres *Zerstörergruppen* que habían combatido en los cielos de Polonia fueron rápidamente trasladados hacia el oeste; y aunque no se creó ninguna nueva unidad de *Zerstörer*, por fin se aprovechó la ocasión para reequipar a los siete *Gruppen* originales, que todavía estaban dotados con el Bf 109, con los largo tiempo esperados bimotores Bf 110.

El I(Z)/LG 1 del Maj Grabmann dejó Polonia en octubre para establecer su residencia en Würzburg, en el centro de Alemania. Al mismo tiempo, una reorganización de la *Lehrgeschwader* en que estaba encuadrado dio como resultado su nueva designación como V(Z)/LG 1. El *Zerstörergruppe* que más éxitos había cosechado en Polonia iba a ser ahora el primero en entrar en combate en el oeste con el Bf 110. Antes del final de 1939, el *Gruppe* se enfrentó a los cazas de *l'Armée de l'air* al menos en dos de las escasas incursiones efectuadas por los Bf 110 en el espacio aéreo francés. El 21 de noviembre, escoltando un Dornier de reconocimiento sobre la región de Reims, una *Staffel* tuvo un roce sin demasiadas consecuencias con los Curtiss Hawk H-75A y los Morane MS.406 de los defensores. Cuarenta y ocho horas después, el Lt. Werner Methfessel, que ocupaba interinamente el cargo de *StKap* de la 3ª(Z)/LG 1 (ahora 15ª(Z)/LG 1) tras haber sido derribado el Hptm. Schelif por disparos antiaéreos cerca de Deblin el 7 de septiembre, reclamó el derribo de un MS.406 sobre Verdún.

La veracidad de esta reclamación está rodeada de algunas dudas, ya que la única baja francesa conocida el 23 de noviembre fue la de un Curtiss Hawk derribado por un Do 17. Éste podría ser otro caso de identificación errónea (aunque en esta ocasión por parte de ambos bandos) y de ser así, la victoria de Methfessel no sólo sería la primera conseguida por un piloto de Bf 110 en el frente occidental, sino que también elevaba su registro personal a cinco victorias, convirtiéndole en el primer as del *Zerstörer* de la Luftwaffe.

Aunque el grueso de la *Zerstörerwaffe* –una vez reequipada con el Bf 110– encontraría poco que hacer a lo largo de la frontera franco-alemana, había una zona donde la presencia del caza bimotor iba a resultar decisiva.

Minutos después de que el Primer Ministro Neville Chamberlain presentase, a las 11:00 horas de la mañana del 3 de septiembre de 1939, la declaración de guerra contra Alemania, el Mando de Bombarderos de la

El Hptm. Wolfgang Falck, *StKap* de la 2ª/ZG 76, en un paisaje nevado durante la época de la "Batalla del Golfo de Alemania". El chaleco salvavidas es un indicio de las largas patrullas sobre el mar que realizó la *Staffel* durante el invierno de 1939-1940.



los bombarderos. Con un motor inutilizado y el otro empezando a fallar, y el combustible saliéndose a chorros del depósito del ala, Falck se dirigió como pudo hacia el sur para efectuar un aterrizaje forzoso en la isla de Wangerooge, en la que más tarde describiría irónicamente como, "una experiencia que me curó para siempre del deseo de convertirme en piloto de planeador".

El ataque sorprendió en tierra a otros pilotos del I/ZG 76. El Lt. Helmut Lent acababa de aterrizar después de realizar una patrulla de dos horas:

"Cuando salía de la cabina de mi aparato para dar al *Kommandeur* novedades del regreso de mi *Rotte*, el jefe de mecánicos llegó a toda prisa hasta mí gritando: -Cincuenta *Engländer* han sido avistados al oeste de Heligoland".

"Todo el que esté listo para despegar, que salga a por ellos, gritó el *Kommandeur*. Mi aparato fue el primero que terminó de repostar. Rápidamente volví a saltar en la cabina mi operador de radio estaba ya a bordo. Accioné el contacto, abrí gases al máximo, y despegamos inmediatamente. Mi viejo y querido *Dora* ascendió como un pájaro. Pocos minutos después habíamos alcanzado la misma altitud que los *Tommies*. Empezaba la persecución'.

"Casi como por encargo, un par de 'británicos' entraron dentro de mis visores. Estaban ligeramente separados del resto de su escuadrón. Lo primero que había que hacer era silenciar sus torretas traseras. Lo conseguí por medio de unas pocas ráfagas cortas bien apuntadas. Ahora podía maniobrar para dar el golpe de gracia. A poca distancia, y a una altitud de sólo unos 2.000 metros –ya habíamos perdido mucha altura– le lancé unos cuantos disparos más a uno de los bombarderos enemigos. Empezó a despedir una espesa cortina de humo. El piloto inglés hizo lo que pudo, intentando aterrizar en una isla alemana, pero su avión estaba ya envuelto en llamas'.

"Uno menos; y ahora a por el segundo *Tommy*. Estaba intentando escapar volando a baja cota, sólo a 4 o 5 metros por encima de las crestas de las olas. Le perseguí a máxima velocidad. El ametrallador de cola no daba señales de vida. Una vez más me acerque a él antes de lanzarle todo lo que tenía. Una brillante lengua de fuego surgió de su ala. El avión enemigo elevó por un instante su cola y después se precipitó al mar. Una espesa columna de humo ascendió al cielo desde el círculo de combustible y aceite ardiendo que marcaba el punto donde se había estrellado'.

"Mi operador de radio y yo escrutamos el horizonte en busca de otros oponentes, y ¡allí estaban! A cierta distancia mar adentro vimos unos cuantos *Tommies* más que ya estaban siendo atacados por dos de nuestros camaradas. A toda velocidad me lancé en su persecución. Pocos instantes después estaba situado a la cola de otro bombardero enemigo que, en aquel momento, no estaba siendo atacado. Aunque me acerqué mucho a él, no recibí fuego defensivo de la torreta posterior. Siguiendo el probado y conocido procedimiento habitual, abrí fuego con todas mis armas a distancia mínima, y esta vez conseguí incendiar sus depósitos de combustible de ambas alas. El piloto evidentemente intentó hacer un aterrizaje de emergencia sobre el mar, pero el morro del bombardero fue el primero en entrar en contacto con el agua y se hundió como una piedra".



Un ejemplo de cómo registraron los periódicos alemanes de la época la "Batalla" del 18 de diciembre. Un sonriente Lt. Helmut Lent delante del plano de cola de su avión. Una de las tres últimas victorias indicadas aquí (reclamada sobre el Golfo aquel día) sería desestimada posteriormente.

fuerza de 24 Wellington a realizar otro ataque contra las costas alemanas del Mar del Norte. Animados por un falso sentido de optimismo (no se había dado importancia a una reciente derrota a manos de un *Gruppe* de Bf 109E, atribuyéndose las pérdidas sufridas a la artillería antiaérea naval), y convencidos todavía, pese a las evidentes pruebas en contra, de que una formación de bombarderos disciplinada "siempre conseguiría llegar a su objetivo", los mandos de la RAF habían seleccionado Wilhelmshaven como el objetivo del día. El caos que se produjo a consecuencia de esa decisión ha pasado a la historia como "La Batalla de la Costa Alemana".

Las tripulaciones del I/ZG 26 habían pasado la mañana realizando una serie de patrullas en formaciones de *Schwarm* y *Rotte* (patrulla de 2 aviones), familiarizándose con su nueva zona de operaciones. A primeras horas de la tarde estaban de nuevo en el aire cuando empezaron a llegar informes anunciando que se aproximaban bombarderos británicos. Los problemas de enlace entre los emplazamientos de radar costeros y las bases aéreas, sumados a la franca incredulidad de algunos jefes de unidad, retrasaron la respuesta de la Luftwaffe. Veintidós Wellingston (dos habían abortado) desfilaron sobre Wilhelmshaven en impecable formación, sin ser molestados por nada más que la artillería antiaérea de la Kriegsmarine emplazada en sus barcos y en la costa.

Hasta que los bombarderos no emprendieron el regreso a su base, después de haberse separado y dirigiéndose hacia el oeste paralelos a la costa en dos formaciones separadas que volaban aproximadamente a 15 y 40 km de la costa respectivamente, los cazas de Schumacher no consiguieron alcanzarles, ¡más de una hora después de la primera alerta de los radares! Los primeros en reaccionar fueron una media docena de Bf 109, pero eran los *Zerstörer* del I/ZG 76, una vez que establecieron contacto con el enemigo, quienes tenían la capacidad necesaria para perseguir a los bombarderos que escapaban hacia el oeste, a lo largo de la cadena de las Islas Frisias alemanas y holandesas, y quienes después reclamarían la parte del león de las victorias.

Algunos Bf 110 estaban ya en el aire. El infatigable Wolfgang Falck, *StKap* de la 2ª /ZG 76, y su punto, Uffz. Heinz Fresia, por ejemplo, estaban patrullando a la altura de Borkum, la más occidental de las Islas Frisias de Alemania, cuando recibieron los informes que indicaban que los bombarderos enemigos estaban atravesando Heligoland. Invirtiendo inmediatamente su rumbo, se dirigieron hacia el noreste, ascendiendo constantemente. A lo lejos, las explosiones de los proyectiles antiaéreos que salpicaban el cielo sobre Wilhelmshaven eran claramente visibles a su derecha. Instantes después también pudieron distinguir las siluetas distantes de 12 o más Wellingston, que todavía estaban siendo atacados por el último Bf 109 desde el punto muerto frontal.

Tan pronto como entraron en alcance, los dos Bf 110 se unieron a la refriega. Falck escogió el avión que volaba a la derecha de la sección de bombarderos más retrasada, que estalló en el aire a causa de los disparos combinados de su cañón y sus ametralladoras, mientras que un segundo bombardero se estrelló, según los informes, tras quedar inutilizado uno de sus motores. Heinz Fresia también derribó dos Wellingston que cayeron al mar envueltos en llamas, pero no pudo evitar que el aparato de su líder fuese alcanzado por el fuego defensivo de uno de

La misión encomendada al I/ZG 1 era, con mucho, la más fácil de las dos. Poco después de las 07:00 horas del 9 de abril de 1940, elementos del *Gruppe* despegaron de su base de Barth, en la costa del Báltico, para escoltar a los bombarderos He 111 del KG 4 que se disponían a realizar una "demostración de fuerza" sobre áreas clave de Dinamarca, incluida la capital, Copenhague. En el aeródromo de Vaerlöse, un Fokker D.XXI danés que intentaba despegar fue despachado inmediatamente por el Hptm. Falck. Cuatro D.XXI más y diez Fokker C-VE que estaban dispersos por el campo fueron destruidos en tierra por el procedimiento de ametrallamiento.

Pero, tal vez, el suceso más memorable de aquella primera mañana fue la ocupación de la localidad danesa de Aalborg por el Oblt. Victor Mölders, en solitario. Esta misión había sido asignada oficialmente a una compañía de paracaidistas, que ya se habían lanzado sobre los dos aeródromos cercanos. La 1ª/ZG 1 les siguió y, poco después de aterrizar, su *StKap*, Oblt. Martin Lutz, ordenó a Mölders (hermano del legendario Werner) que fuese hasta la ciudad y que ocupase alojamientos adecuados para las tripulaciones de vuelo. Todavía vestido con el equipo de vuelo completo, Mölders preguntó cómo se suponía exactamente que debía llegar hasta allí. Lutz, gentilmente, le cogió por el brazo y le señaló más allá de la valla del perímetro."Mira, le dijo, aquello es una carretera, los coches van por la carretera, así que busca uno que te lleve".

Así que Mölders hizo exactamente eso. Tras atravesar la alambrada como pudo, fue recogido enseguida por un servicial vendedor de máquinas de ordeñar danés. Durante el trayecto a Aalborg, el automóvil adelantó columnas de paracaidistas que marchaban a ambos lados de la carretera. Tras sugerir a Mölders una parada en su casa para tomar un pequeño desayuno, el vendedor aprovechó la ocasión para tranquilizar a su esposa diciéndole que, a pesar de los mensajes que se emitían por la radio, "la invasión no era nada por lo que ella debiese preocuparse". Después, llevó hasta su destino al confuso Oblt., dejándole en la puerta de un hotel bastante lujoso. Cuando hubo terminado las necesarias formalidades, Victor Mölders se dio cuenta de pronto de la situación: ¡era el primero y, hasta el momento, el único miembro de las Fuerzas Armadas alemanas que había en la ciudad!

El I/ZG 1 permanecería en Aalborg durante cerca de un mes. Aunque éste no fue un período de mucha acción, el creciente número de bombarderos de la RAF que sobrevolaban la región por la noche indujo al siempre ingenioso Falck a hacerse él mismo cargo del asunto otra vez. En esas latitudes, era posible a menudo distinguir la siluetas de los atacantes contra la leve luz del cielo del norte. Por lo tanto, Falck escogió a cinco de sus tripulaciones más experimentadas y, poniéndose a su frente, formó lo que tituló algo pomposamente como su *Dammerungsbereitschaftsflotte* (que traducido literalmente significa, 'flota de operaciones al ocaso') y empezó a experimentar con una primitiva forma de caza nocturna.

La "flota" de Falck consiguió incluso interceptar y combatir tres bombarderos por la noche, pero todos ellos lograron escapar en la oscuridad volando a baja cota. Estas pruebas extraoficiales tuvieron que ser abandonadas poco después, ya que, a primeros de mayo, todo el *Gruppe* fue trasladado a la región del Rhur, en preparación para la inminente ofensiva contra Francia y los Países Bajos.

Tras sus éxitos en la ofensiva contra Polonia, esta última demostración de la capacidad del Bf 110 como destructor de bombarderos defensivo debió sonar como música en los oídos del *Generalfeldmarschall* Hermann Göring. En un informe de aquella acción fechado el 18 de diciembre, el *Gruppendommandeur* de la "Batalla" Hptm. Reinecke escribió:

"El Bf 110 es capaz de dar alcance y destruir este tipo de avión inglès (es decir, el Vickers Wellington) con bastante facilidad, incluso a bajas velocidades, con las que los ataques pueden realizarse en rápida sucesión, desde ambos lados al igual que desde el frente. Los ataques desde el cuadrante frontal pueden resultar especialmente eficaces cuando el aparato enemigo vuela dentro del cono de fuego. El Wellington se incendia con facilidad y generalmente tiene tendencia a estallar en llamas".

Estas imágenes corresponden también a un periódico de la época. Dos sobrevivientes de la RAF: en la primera fotografía, vendado, el Flg. Off. P. A. Winberley, piloto de la primera víctima de Lent, un Wellington IA del 37º Sqn. que efectuó un aterrizaje forzoso en la isla de Borkum; y a la abajo, flanqueado por dos guardias, y con aspecto más alegre, el Sgto. H. Ruse, también del 37º Sqn., que aterrizó sobre el *Watt*, la llanura de lodo situada frente a la isla de Spiekeroog.



Aunque la RAF había recibido por fin el mensaje, abandonando su preferencia por los bombardeos diurnos sin escolta a favor de las operaciones al amparo de la oscuridad de la noche para la siguiente ofensiva contra territorio alemán, el Mando de Bombarderos todavía recibiría la orden de enviar aviones en misiones de "reconocimiento armado" sobre el Mar del Norte. La primera de estas misiones que se montó, después del desastroso encuentro del 18 de diciembre, fue llevada a cabo por 17 Wellington el 2 de enero de 1940. Un trío de bombarderos fue sorprendido desde una altura superior por una *Schwarm* de Bf 110 del I/ZG 76 con las consecuencias que podían suponerse: sólo uno de los Wellington consiguió regresar a su base.

Ocho días después el *Gruppe* derribó un Blenheim cerca de Helgoland, y el 17 de febrero, otro más fue derribado en el Mar del Norte a la altura de la isla holandesa de Ameland. Esta última victoria fue atribuida al Hptm. Falck. Después de que otras dos reclamaciones de victorias anteriores hubiesen sido desestimadas, esta última elevó su registro de aviones enemigos derribados confirmados a cinco, convirtiendo así a Wolfgang Falck en un serio aspirante al título de primer as del Bf 110 *Zerstörer* de la Luftwaffe.

ESCANDINAVIA

Las indudables cualidades de Falck como piloto y jefe de combate fueron recompensadas con su ascenso al puesto de jefe del I/ZG 1 antes de la siguiente empresa ofensiva de la Whermacht. La invasión y ocupación de Dinamarca y Noruega, que reuniría a dos de los tres veteranos *Zerstörergruppen* de la campaña de Polonia, presentaba otra vez las condiciones básicas adecuadas para que el Bf 110 llevase a cabo sus operaciones con éxito, largas distancias y escasa oposición.



Las dos unidades tenían papeles claramente definidos. El I/ZG 1 ocuparía los aeródromos daneses, y permanecería en ellos, sirviendo su presencia allí tanto para extender el "cinturón defensivo" de la Luftwaffe alrededor del Golfo de Alemania, como para asegurar los pasillos aéreos de transporte a través del Skagerrak hasta Oslo y Stavanger, en Noruega. Tras participar en las etapas iniciales de la invasión de Dinamarca, el I/ZG 76 sería el único que se trasladaría a Noruega para continuar la lucha hacia el norte.

De repente, las nubes se despejaron y aparecieron con cielo despejado sobre el Fiordo de Oslo, donde se encontraron con siete Gladiator noruegos. En el combate aéreo que se entabló, cada bando perdió dos aviones (uno de los Gladiator proporcionó a Helmut Lent su quinta victoria confirmada), mientras que varios otros resultaron dañados.

Abriéndose paso hasta Oslo-Fornebu, los seis Bf 110 supervivientes se dispusieron a ametrallar las defensas del aeródromo según el plan previsto. Sus reservas de combustible sólo les permitían 20 minutos para cumplir su misión, y ese tiempo hacía mucho que lo habían agotado antes de que el primero de los Ju 52 apareciese por fin a la vista. Pero en lugar de descargar hileras de paracaidistas, los aparatos de transporte iniciaron una inequívoca maniobra de aterrizaje. ¡Aquellos aviones formaban parte de la segunda oleada que traía tropas aerotransportadas de infantería para consolidar la inexistente cabeza de desembarco!

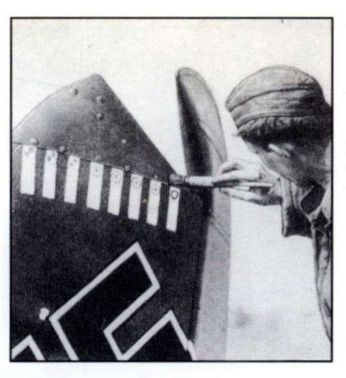
En el momento en que tomaron tierra, los aviones de transporte que iban en cabeza se encontraron bajo una intensa cortina de fuego. Varios de ellos consiguieron abrir gases y despegar otra vez, pero muchos otros que venían detrás estaban determinados a aterrizar y otros intentaban virar para regresar a Dinamarca, y con los Bf 110 que se estaban quedando sin combustible, la situación se estaba haciendo crítica. A Hansen le quedaban pocas alternativas. Ordenó a Lent que intentase aterrizar mientras los otros cuatro Bf 110 le proporcionaban fuego de cobertura.

Con su motor derecho dañado en el encuentro con los Gladiator, Lent inició la maniobra de aterrizaje demasiado rápido. Consiguiendo evitar por poco a un Ju 52 que aterrizaba en la intersección de las dos pistas del campo, frenó con tanta energía como fue capaz, pero no pudo detener al Bf 110 que sobrepasó el final de la pista, atravesando la alambrada del perímetro y precipitándose por la pendiente que marcaba el límite. Con su tren de aterrizaje partido, el aparato se detuvo por fin junto a una valla que rodeaba un grupo de árboles del jardín de una casa situada junto a la base.

Otros dos *Zerstörer* (uno de los cuales era el avión pilotado por Werner Hansen) consiguieron descender a salvo a pesar de los daños que les habían infligido anteriormente los Gladiator. Los otros tres aterrizaron prácticamente intactos. El *Staffelkapitän* desplegó rápidamente alrededor del aeródromo su pequeña fuerza de Bf 110 en condiciones de moverse, ofreciendo a los cinco ametralladores traseros los mejores sectores de tiro posibles, pero los defensores de Oslo-Fornebu ya habían recibido órdenes de retirarse. El camino estaba despejado para que los restantes Ju 52 pudiesen aterrizar.

Pero las operaciones del día no habían terminado para la 1ª/ZG 76. Al parecer, después de haber hecho valer su mayor graduación para hacerse cargo de dos de los Bf 110 que estaban intactos, Hansen y Lent estaban patrullando el Fiordo de Oslo a primeras horas de la tarde cuando establecieron casualmente contacto con un inquisitivo Sunderland de la RAF, que fue derribado inmediatamente por Lent.

Pocas horas después, la cabeza de puente de la Wehrmacht en el sur de Noruega había quedado asegurada. El 11 de abril el I/ZG 76 al completo fue concentrado en Stavanger, listo para apoyar el ataque de las fuerzas terrestres hacia el norte, y para proteger la línea costera del oeste del país, con sus vitales líneas de transporte marítimo, de los ataques



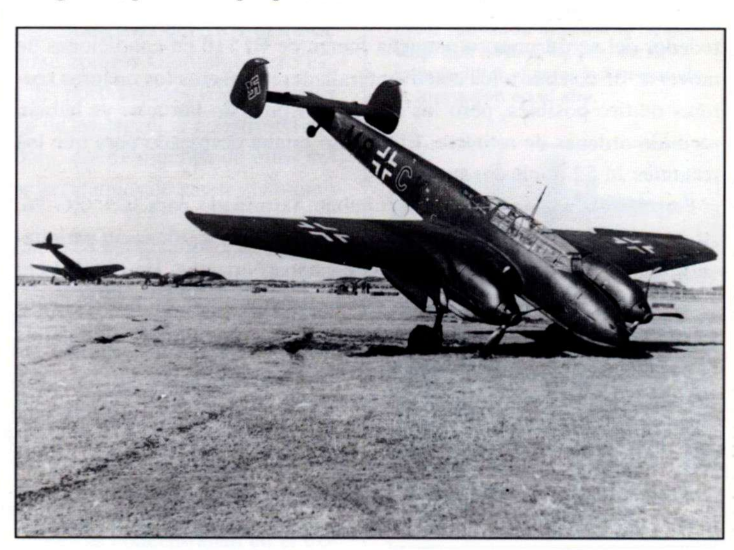
Una fotografía de propaganda bastante convincente de un miembro de la tripulación de tierra "pintando" la última victoria de su piloto en el plano de cola de su avión. Pero este registro de victorias merece un examen más detallado: ¡tres polacos, cuatro británicos y un danés! Esta combinación sólo puede corresponder a la reclamada por Wolfgang Falck, siendo la última barra de victoria la que indicaba el D.XXI derribado sobre Vaerlöse.

Sin duda el I/ZG 76 del Hptm. Reinecke llevó el peso de las operaciones de los *Zerstörer* en Escandinavia. Al igual que el I/ZG 1, su primera misión sería escoltar a los Ju 52 cargados de paracaidistas a dos aeródromos enemigos y neutralizar las defensas antes del lanzamiento de los paracaidistas. Sin embargo, a diferencia del I/ZG 1, sus dos objetivos estaban en Noruega. Los Bf 110 no tenía suficiente combustible para el vuelo de regreso a través del Skagerrak, y por lo tanto, se les ordenó aterrizar en los aeródromos que constituían su objetivo tan pronto como éstos hubiesen sido ocupados por los paracaidistas.

La mañana del 9 de abril, dos *Staffeln* de Bf 110 despegaron de Westerland, en la isla de Sylt, como estaba previsto, para reunirse con los trimotores que debían escoltar. La 3ª/ZG 76, mandada por el Oblt. Gollob, debía apoyar la ocupación de Stavanger-Sola, mientras que la 1./ZG 76, a cuyo frente estaba el Oblt. Werner Hansen, se dirigía a la capital noruega, al aeródromo de Oslo-Fornebu (la *Gruppenstab* y la 2ª *Staffel* se trasladaron a la recientemente ocupada base de Aalborg para servir de fuerza de apoyo).

Pero la niebla y las espesas nubes que había sobre el Skagerrak provocaron una total confusión. Separado de su *Staffel* en medio de las espesas tinieblas, Gollob dio orden de regresar a Dinamarca. Sólo la primera *Schwarm* acusó recibo de la orden, dejando a las otras dos *Rotten* todavía camino del objetivo, hasta que una pareja chocó en el aire (los restos fueron recuperados del mar después). Las otras dos completaron la misión, llegando sobre Stavanger-Sola momentos antes de que los paracaidistas se lanzasen, y aterrizando en el campo unos 30 minutos después con su combustible a punto de agotarse.

Los ocho Bf 110 de la 1ª *Staffel* en ruta hacia Oslo-Fornebu corrieron también diversas suertes. Volando en medio de la oscuridad, no podían saber que los Ju 52 que transportaban a los paracaidistas ya habían emprendido el vuelo de regreso, y cuando recibieron un mensaje del Cuartel General del *Fliegerkorps* ordenándoles hacer lo mismo, era demasiado tarde. Los *Zerstörer* ya habían sobrepasado el punto de no retorno y tendrían que aterrizar en algún punto del extremo opuesto del Skagerrak, pasase lo que pasase.



Las condiciones en Stavanger-Sola eran, al parecer, un poco mejores que las de la base de Oslo-Fornebu. Aquí vemos al "M8+CK" de la 2ª/ZG 76 y a un bombardero He 111 sin identificar que han capotado sobre la blanda superficie de las pistas al aterrizar.

tremo norte del país, en torno a los últimos enclaves aliados en Narvik, por encima del Círculo Polar Ártico. Las inmensas distancias que era preciso recorrer en esta última etapa de la campaña resultaron ser demasiado grandes, incluso para el *Zerstörer*, pero este problema había sido previsto, y se habían realizado febriles esfuerzos para desarrollar un depósito auxiliar de combustible que aumentase el radio de acción del Bf 110. El resultado final fue un depósito ventral de 1.050 litros de capacidad, protegido por un gran carenado aerodinámico de madera.

Los primeros de estos Bf 110D, como fueron designados oficialmente los aviones así transformados, fueron entregados al I/ZG 76 en Stavanger-Forbus. Se organizó una *Staffel* especial, mandada por el *Gruppen-Adjutant*, Oblt. Hans Jäger, formada por las tripulaciones más experimentadas de las otras tres *Staffeln*. Esta unidad fue trasladada después a Trondheim el 18 de mayo. Aunque con el Bf 110D los ocho aparatos que componían las *Staffel* de Jäger podían realizar largas patrullas sobre el mar, y también misiones de escolta a bombarderos en trayectos de ida y vuelta de 1.300 km y cuatro horas y media de duración entre Trondheim y Narvik, la mayoría de quienes tenían que realizarlas se sentían profundamente disgustados con ellas.

Apodado por razones obvias *Dackelbauch* ("Panza de perro"), las características de maniobrabilidad del modelo D dejaban mucho que desear, especialmente cuando el combustible no utilizado se movía en el fondo del cavernoso depósito ventral. Según se decía, también llenaba la cabina de emanaciones de combustible, y siempre suponía un evidente peligro de incendio, tanto si estaba vacío como si estaba lleno. A pesar de todo, la *Staffel* especial hizo un buen papel contra la renovada oposición de la RAF.

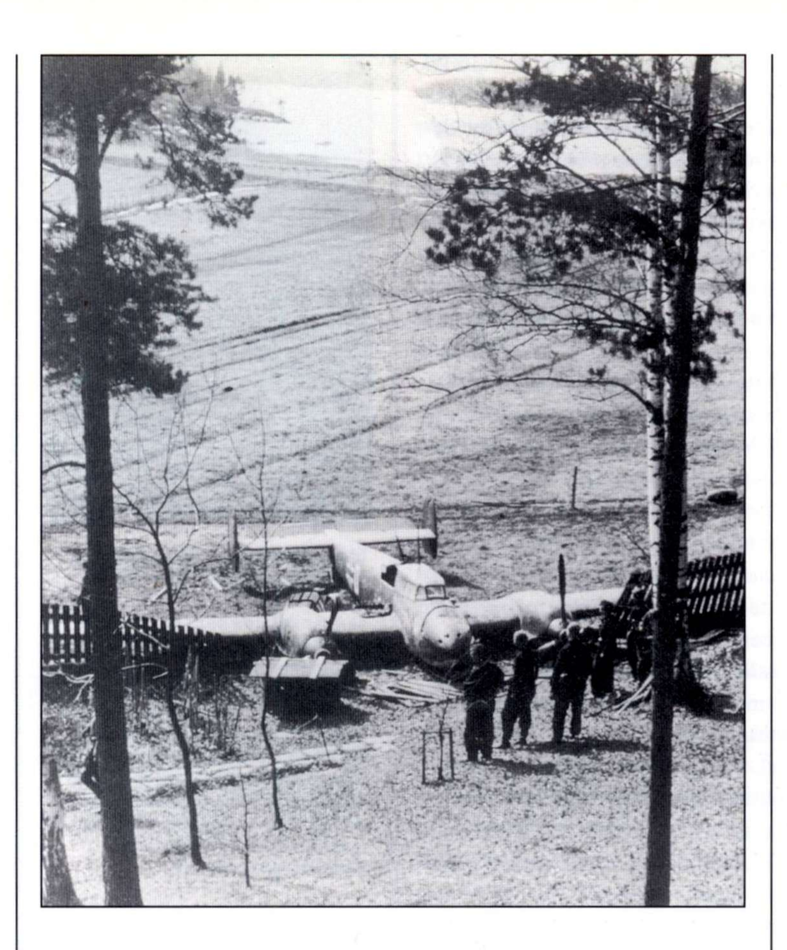
El 27 de mayo, Helmut Lent derribó un Gladiator del 263° Sqn. sobre Bødo, hiriendo a su piloto, el futuro as rhodesiano de la RAF Flt. Lt. Caesar Hull. Cuarenta y ocho horas después, el *Staffelführer* Hans Jäger cayó víctima de un Hurricane al oeste de Skaanland. También sobrevivió, junto con su ametrallador, pero ambos fueron hechos prisioneros de guerra.

En otro de los combates que tuvieron lugar durante este período, el avión del punto del Lt. Reinhold Eckardt, ObFw. Neureiter, fue alcanzado en uno de sus motores. Eckardt decidió acompañar al Bf 110 tocado durante los 650 km de trayecto de regreso a Trondheim. Haciendo un juicioso uso de sus aceleradores, y volando también con un solo motor, utilizando primero uno y luego el otro, fue capaz de mantener su velocidad lo bastante baja para mantenerse al lado de su punto; y cuando Neureiter ya no pudo mantener en el aire su Bf 110, y tuvo que descender sobre un lago helado en medio de las montañas del centro de Noruega, Eckardt voló en círculos para determinar en el mapa su posición exacta. Sólo entonces puso rumbo a la base, donde hacía ya tiempo que ambas tripulaciones habían sido dadas por perdidas. Eckardt, futuro as de la caza nocturna condecorado con la Cruz de Caballero, finalmente aterrizó de vuelta en Trondheim ¡seis horas y cuarenta minutos después de haber despegado!

La evacuación de la fuerza expedicionaria aliada desde Narvik a principios de junio puso fin a los maratonianos vuelos de ida y vuelta de la *Staffel* especial. Sin embargo, el I/ZG 76 mantuvo una presencia en



El aparentemente siempre alegre Helmut Lent fotografiado en una época muy posterior de su carrera como piloto de caza nocturna de gran éxito. Entre sus muchas recompensas y condecoraciones, el *Narvikschild* (Escudo de Narvik) que lleva sobre la manga izquierda atestigua que había servido en la ZG 76 en Noruega durante la primavera de 1940. Este distintivo se concedía a los miembros de la Wehrmacht, de los tres ejércitos, que habían combatido en los alrededores de Narvik.



El "M8+DH" del Lt. Helmut Lent tras su espectacular llegada a Oslo-Fornebu la mañana del 9 de abril de 1940.

de la RAF desde el otro lado del Mar del Norte. Esto marcó el patrón de las operaciones de las semanas siguientes.

A lo largo del mes de abril, el registro de victorias del I/ZG 76 aumentó, "alimentado" por una "dieta constante" a base de Wellington, Blenheim y Hudson de la RAF. Durante la segunda mitad del mes, las acciones de la unidad estuvieron enfocadas sobre la parte central de Noruega, escenario de los desembarcos anglofranceses del 18 y el 19 de abril. Allí, el *Gruppe* volvió a encontrarse con los Gladiator, pero esta vez los aviones de la RAF procedían del portaaviones HMS *Furious* y operaban desde una pista de aterrizaje de emergencia construida sobre la superficie helada del lago Lesjakog, donde muchos de ellos serían destruidos por los bombardeos y por los ataques de ametrallamiento a tierra.

El último día de abril el *Gruppe* sufrió el golpe más duro de toda la campaña cuando no sólo su *Kommandeur*, Gunther Reinecke, sino también dos de los pilotos más destacados de la 3ª *Staffel*, el Lt. Helmut Fahlbusch y el ObFw. Georg Fleischmann, con seis y cinco victorias respectivamente, perdieron la vida en combate contra bombarderos británicos. Werner Hansen se hizo cargo como *Kommandeur* interino hasta la llegada del sustituto de Reinecke, Hptm. Werner Restemeyer, el 11 de mayo.

Para entonces, todas las fuerzas anglofrancesas habían sido evacuadas del centro de Noruega, y las operaciones se concentraban en el ex-

En esta instantánea puede verse lo cerca que estuvo Lent de chocar contra los árboles y la casa que había al borde de la pista. Sin arredrarse por lo que estaba ocurriendo en tierra, un Ju 52 pasa volando bajo disponiéndose a aterrizar, llevando más infantería aerotransportada. Obsérvese el registro de victorias que está encima de la esvástica del aparato de Lent, y lo que parece ser una señal rodeando el extremo de la cola, que podría, tal vez, servir para facilitar el establecimiento de la formación en el aire.



este modo, casi seis meses después del día en que la participación del I/ZG 76 en la "Batalla del Golfo de Alemania" había alterado sustancialmente la forma en que el Mando de Bombarderos había dirigido *su* guerra, este mismo *Gruppe* de Bf 110 había tenido mucho que ver en la imposición de unos cambios de similar alcance en la Fuerza Aérea de la Marina... ¡un legado bastante importante de poco más de dos docenas de aviones y tripulaciones!

Las bajas totales de los *Zerstörer* por todas las causas, durante toda la campaña de Noruega y durante los dos meses posteriores, ascendían a poco más de 20. Pero ahora la Batalla de Inglaterra se estaba combatiendo en los cielos del sur de Inglaterra. El número de bajas relativamente reducido que habían sufrido hasta aquel momento fueron una mala preparación para el Hptm. Werner Restemeyer y su I/ZG 76 ante lo que se les avecinaba en la única aventura a través del Mar del Norte, y que iba a ser su única contribución a aquel histórico conflicto.



Este aparato del I/ZG 52, con base en Neuhausen ob Eck, que formaba parte de la *Zerstörerwaffe*, compuesta totalmente por Bf 110, que participó en la *Blitzkrieg* contra Francia y los Países Bajos, lleva el llamativo emblema del *Gruppe* que consistía en un dragón blanco sobre un escudo de color negro.

Francia y los Países Bajos

Mucho antes de que el I/ZG 1 y el I/ZG 76 se trasladasen a Dinamarca y Noruega, los seis *Zerstörergruppen* que todavía estaban equipados con Bf 109 habían empezado la transformación al Bf 110. La mayoría había empezado su reequipamiento en febrero, y cuando llegó el momento de la invasión de Francia y de los Países Bajos, el 10 de mayo de 1940, la *Zerstörerwaffe* era ya por fin una fuerza totalmente equipada con Bf 110.

Pero todavía había quien albergaba dudas sobre lo adecuado del concepto del caza pesado de gran radio de acción. En las semanas previas al ataque contra Francia, uno de los *Zerstörergruppen* recientemente reequipado se encontró compartiendo un aeródromo con una unidad de Bf 109. Justificablemente orgullosos de sus poderosas nuevas monturas, los pilotos de *Zerstörer* despreciaban a los ágiles, pero diminutos, monoplazas, y hacían pocos esfuerzos por disimular su sano desdén. Por desgracia para su paz de espíritu colectiva, la unidad que compartía con los *Zerstörer* la base de Dortmund era la JG 26, y aunque la mayoría de los pilotos de Bf 109 se conformaban con hacer oídos sordos a las bromitas, había una excepción: el Oficial Técnico de la JG 26, Walter Horten, que casualmente era uno de los hermanos Horten, diseñadores de aviones.

Cargas alares, relaciones potencia-peso y cosas por el estilo eran cosa corriente para Walter Horten. Tras pedir permiso para efectuar un vuelo de prueba con uno de los grandes Messerschmitt, Horten descubrió que sus sospechas respecto a los defectos inherentes del Bf 110 estaban completamente justificadas. Entonces, invitó al jefe de los *Zerstörer* a que escogiese a su mejor piloto y le desafió a un combate aéreo simulado. Los dos aviones se enfrentaron a una altura de 3.000 metros sobre el aeródromo a la vista de los que observaban desde tierra. El Bf 110 era pilotado por un experto suboficial, antiguo instructor de vuelo, y no había nadie en el asiento trasero, y además el avión solo llevaba la mitad de su carga normal; el avión podía ser nuevo, pero el jefe de los *Zerstörer* no había nacido ayer... ¡de hecho, era un veterano que había perdido una pierna en la I Guerra Mundial!

A pesar de estas circunstancias, el Bf 109 de Horten estaba a su cola en un santiamén. Se separaron y empezaron de nuevo, con exactamente

Trondheim para realizar misiones de defensa local, ya que a pesar de que toda Noruega había caído ya en manos alemanas, los británicos seguían atacando el tráfico marítimo alemán en aguas noruegas y los aeródromos ocupados por la Luftwaffe situados a lo largo de la costa. El 13 de junio se intentó combinar estos dos tipos de ataques en una ambiciosa operación: los bombarderos de la RAF atacarían el aeródromo de Trondheim Vaernes, como preludio de un ataque de bombardeo en picado a cargo de los aparatos de la Fuerza Aérea de la Marina contra el crucero de batalla *Scharnhorst* que se encontraba dañado en un puerto cercano.

Al final, todo salió mal. Una reducida fuerza de bombarderos Beaufort causó pocos daños en Trondheim, que sólo sirvieron para remover el avispero de los cazas defensores (los Bf 109 del II/JG 77 y los Bf 110 del I/ZG 76), que inmediatamente despegaron para darles caza. Los Beauforts no pudieron ser alcanzados, pero los pilotos de la Luftwaffe perdieron todo interés en los bimotores que huían cuando se encontraron con el espectáculo de una docena o más de bombarderos en picado Skua, desprovistos de escolta, que volaban lentamente sobre el Fiordo de Trondheim directamente hacia ellos.

Los Skua, cada uno de ellos cargado con una bomba semiperforante de 225 kg destinada al *Scharnhorst*, no eran rivales para los Messerschmitt. En ocho minutos, fueron derribados ocho. De los cuatro reclamados por la 3ª/ZG 76, el primero fue atribuido al *Staffekapitän* Gollob y el último al ObFw. Herbert Schob. Schob, que ya era un veterano de la Legión Cóndor con seis victorias, había conseguido al menos dos victorias más en Polonia con el I(Z)/LG 1 y sobreviviría a la guerra como uno de los más destacados pilotos de *Zerstörer*.

A pesar de que el Skua había conseguido algunos éxitos espectaculares al principio de la campaña, entre los que estaba el hundimiento del crucero *Königsberg*, la catástrofe del 13 de junio de 1940 sobre Trondheim marcó el final del bombardero en picado por parte del Almirantazgo británico. Durante el resto de la guerra, una vez que los Skua fueron retirados del servicio en primera línea, los portaaviones de la Royal Navy embarcarían solamente cazas y torpederos-bombarderos. De



En esta vista frontal, se aprecia perfectamente el enorme tamaño del depósito de combustible ventral del Bf 110D. Esta fotografía sirve para demostrar lo mucho que ese carenado ventral alteraba la línea del Bf 110, que sin él era tan aerodinámica. No es sorprendente que los informes de combate redactados por los pilotos de la RAF que se encontraban con estas monstruosidades los describiesen como ¡Bombarderos Dornier!

este modo, casi seis meses después del día en que la participación del I/ZG 76 en la "Batalla del Golfo de Alemania" había alterado sustancialmente la forma en que el Mando de Bombarderos había dirigido *su* guerra, este mismo *Gruppe* de Bf 110 había tenido mucho que ver en la imposición de unos cambios de similar alcance en la Fuerza Aérea de la Marina... ¡un legado bastante importante de poco más de dos docenas de aviones y tripulaciones!

Las bajas totales de los *Zerstörer* por todas las causas, durante toda la campaña de Noruega y durante los dos meses posteriores, ascendían a poco más de 20. Pero ahora la Batalla de Inglaterra se estaba combatiendo en los cielos del sur de Inglaterra. El número de bajas relativamente reducido que habían sufrido hasta aquel momento fueron una mala preparación para el Hptm. Werner Restemeyer y su I/ZG 76 ante lo que se les avecinaba en la única aventura a través del Mar del Norte, y que iba a ser su única contribución a aquel histórico conflicto.



Este aparato del I/ZG 52, con base en Neuhausen ob Eck, que formaba parte de la *Zerstörerwaffe*, compuesta totalmente por Bf 110, que participó en la *Blitzkrieg* contra Francia y los Países Bajos, lleva el llamativo emblema del *Gruppe* que consistía en un dragón blanco sobre un escudo de color negro.

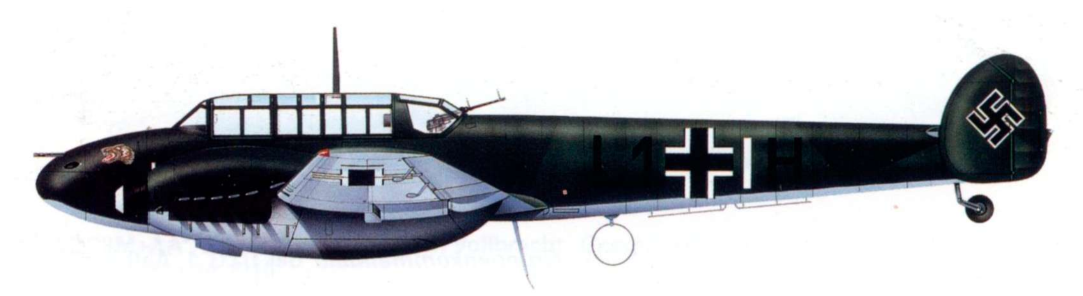
Francia y los Países Bajos

Mucho antes de que el I/ZG 1 y el I/ZG 76 se trasladasen a Dinamarca y Noruega, los seis *Zerstörergruppen* que todavía estaban equipados con Bf 109 habían empezado la transformación al Bf 110. La mayoría había empezado su reequipamiento en febrero, y cuando llegó el momento de la invasión de Francia y de los Países Bajos, el 10 de mayo de 1940, la *Zerstörerwaffe* era ya por fin una fuerza totalmente equipada con Bf 110.

Pero todavía había quien albergaba dudas sobre lo adecuado del concepto del caza pesado de gran radio de acción. En las semanas previas al ataque contra Francia, uno de los *Zerstörergruppen* recientemente reequipado se encontró compartiendo un aeródromo con una unidad de Bf 109. Justificablemente orgullosos de sus poderosas nuevas monturas, los pilotos de *Zerstörer* despreciaban a los ágiles, pero diminutos, monoplazas, y hacían pocos esfuerzos por disimular su sano desdén. Por desgracia para su paz de espíritu colectiva, la unidad que compartía con los *Zerstörer* la base de Dortmund era la JG 26, y aunque la mayoría de los pilotos de Bf 109 se conformaban con hacer oídos sordos a las bromitas, había una excepción: el Oficial Técnico de la JG 26, Walter Horten, que casualmente era uno de los hermanos Horten, diseñadores de aviones.

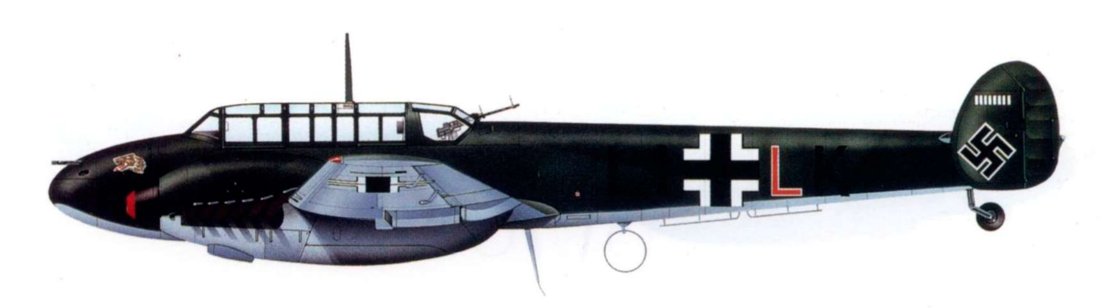
Cargas alares, relaciones potencia-peso y cosas por el estilo eran cosa corriente para Walter Horten. Tras pedir permiso para efectuar un vuelo de prueba con uno de los grandes Messerschmitt, Horten descubrió que sus sospechas respecto a los defectos inherentes del Bf 110 estaban completamente justificadas. Entonces, invitó al jefe de los *Zerstörer* a que escogiese a su mejor piloto y le desafió a un combate aéreo simulado. Los dos aviones se enfrentaron a una altura de 3.000 metros sobre el aeródromo a la vista de los que observaban desde tierra. El Bf 110 era pilotado por un experto suboficial, antiguo instructor de vuelo, y no había nadie en el asiento trasero, y además el avión solo llevaba la mitad de su carga normal; el avión podía ser nuevo, pero el jefe de los *Zerstörer* no había nacido ayer... ¡de hecho, era un veterano que había perdido una pierna en la I Guerra Mundial!

A pesar de estas circunstancias, el Bf 109 de Horten estaba a su cola en un santiamén. Se separaron y empezaron de nuevo, con exactamente



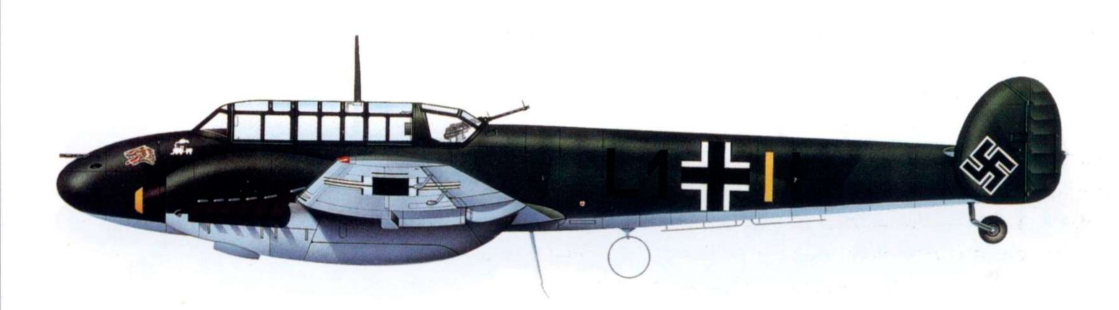
Bf 110C "L1+IH" del *Feldwebel* Herbert Schob, 1ª(Z)/LG 1, Jesau, Prusia oriental, septiembre de 1939

El *Ida-Heinrich*, al que aquí vemos con el camuflaje de principios de la guerra y un conjunto típico de las insignias nacionales utilizadas durante aquel período, era la montura de Herbert Schob al comienzo de la campaña de Polonia. Durante la primera mañana de hostilidades derribó uno de los dos cazas P.7 abatidos por su *Gruppe*.



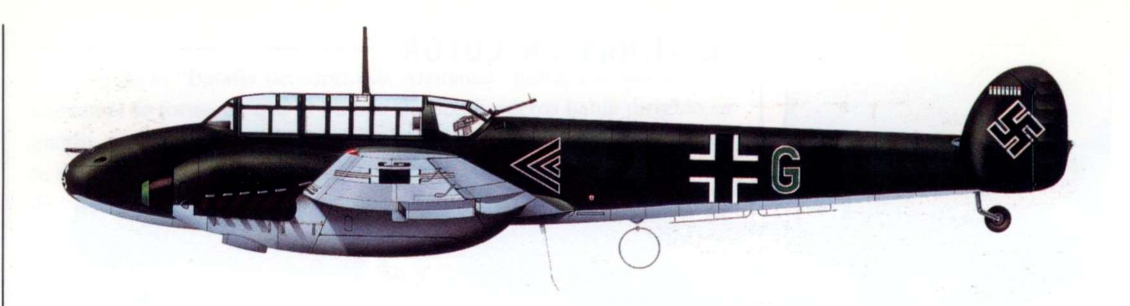
Bf 110C "L1+LK" del Oblt. Werner Methfessel, StKap de la 14ª(Z)/LG 1, Mannheim-Sandhofen, mayo de 1940

Aunque de la campaña de Polonia no surgió ningún as del *Zerstörer*, Werner Methfessel estuvo a punto de alcanzar esta categoría al conseguir cuatro victorias. Reclamaría su quinta victoria durante "la Guerra de los confetis", y siguió cosechando más triunfos durante la fase inicial de la *Blitzkrieg* en el Oeste.



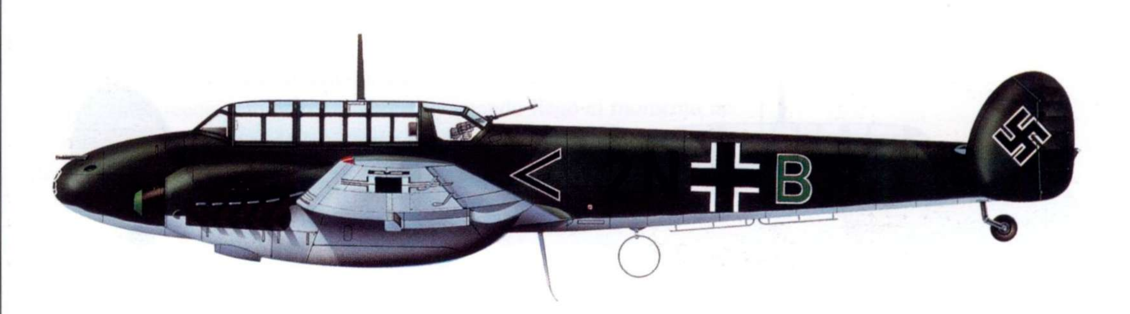
Bf 110C "L1+IL" del Lt. Rudolf Altendorf, 15ª(Z)/LG 1, Caen-Rocquancourt, julio de 1940

El *Ida-Ludwig* de Altendorf llevaba todavía el esquema de camuflaje de principios de la contienda al iniciarse la Batalla de Inglaterra. Se cree que la pequeña locomotora de color blanco con un vagón, al estilo de las caricaturas que está debajo del parabrisas es una referencia a las operaciones de destrucción de trenes que había llevado a cabo la entonces 3ª *Staffel*. Obsérvese que este aparato y los dos anteriores llevan los extremos de las ojivas de las hélices pintados del color correspondiente a sus respectivas *Staffel*.



Bf 110C "2N+GB" del Hptm. Wolfgang Falck, *Gruppenkommandeur* del I/ZG 1, Aalborg-West, abril de 1940.

Falck mantuvo su letra identificativa individual "G" que databa de sus viejos tiempos en la ZG 26. Obsérvense las ocho barras de victorias que están pintadas en el empenaje de cola, que corresponden las tres primeras a victorias conseguidas en Polonia y la última, sobre Dinamarca. Sin embargo, los archivos de posguerra sugieren que Falck sólo consiguió siete victorias, ya que una de las reclamaciones contra aparatos de la RAF quedó sin confirmar.



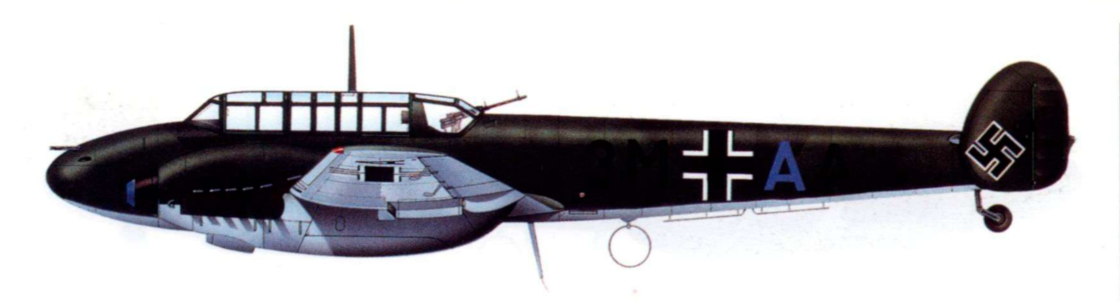
Bf 110C "2N+BB" del Oblt. Siefried Wandam, *Gruppenadjutant* del I/ZG 1, Vendeville, mayo de 1940

En la misma línea que la doble divisa de Falck en el aparato anterior, el avión de Wandam lucía el distintivo reglamentario de Ayudante delante del código del fuselaje. Wandam no consiguió ninguna victoria como piloto de *Zerstörer*, pero llegó a derribar diez aparatos enemigos en la caza nocturna. Prestó servicio en la NJG 1, pero perdió la vida en combate sobre Bélgica durante las primeras horas del día 4 de julio de 1943.



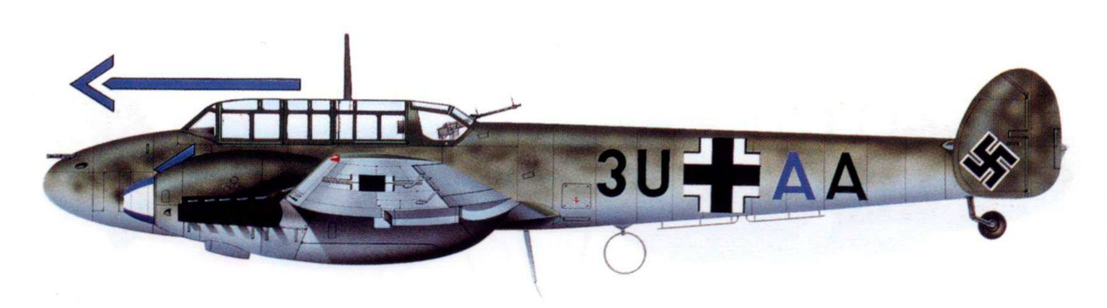
Bf 110G "S9+IC" del Hptm. Günther Tonne, *Gruppenkommandeur* del II/ZG 1, Byelgorod-II, Ucrania, junio de 1942.

El emblema del *Gruppe* en el que aparecían tres pequeñas avispas sobre una estilizada nube se transformó en el llamativo dibujo que aparece aquí. Obsérvese la franja amarilla, indicando que este avión operaba en el Frente del Este, que rodea el fuselaje detrás de la raíz de las alas. El Maj Tonne, que había sido nombrado *Kommodore* de la SKG 10 en diciembre de 1942, murió en Italia el 15 de julio de 1943 cuando el motor de su Fw 190 falló al despegar de la base de Regio. Se cree que su cuenta final de victorias ascendía a, por lo menos, 20 aparatos enemigos derribados.



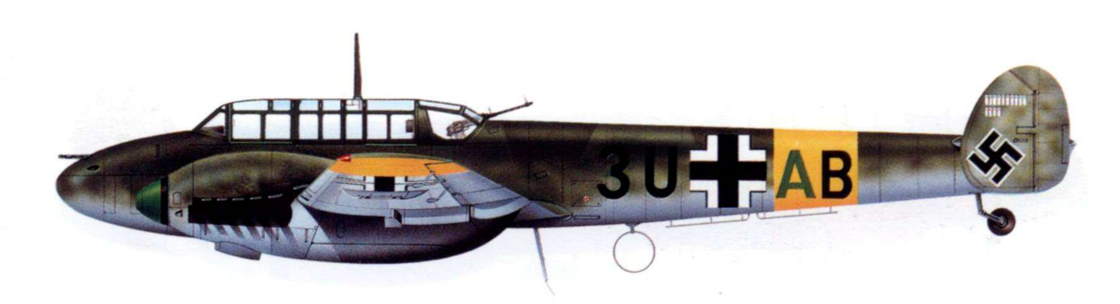
Bf 110C "3M+AA" del OberstLt. Friedrich Vollbracht, *Geschwaderkommodore* de la ZG 2, Toussus-le-Noble, agosto de 1940

El *Anton-Anton* de Vollbracht, que en el momento álgido de la Batalla de Inglaterra todavía llevaba las cruces del fuselaje del estilo anterior, fue "tomado prestado" por el *Geschwaderadjutant* Oblt. Wilhelm Schäfer el 4 de septiembre de 1940 para realizar una salida sobre el sur de Inglaterra. Schäfer cayó victima de cazas de la RAF y se vio obligado a efectuar un aterrizaje forzoso en Shoreham Downs. Aunque no era un as en el sentido estricto, Vollbracht fue uno de los pocos pilotos alemanes que consiguieron victorias en ambas Guerras Mundiales, reclamando dos victorias en cada conflicto.



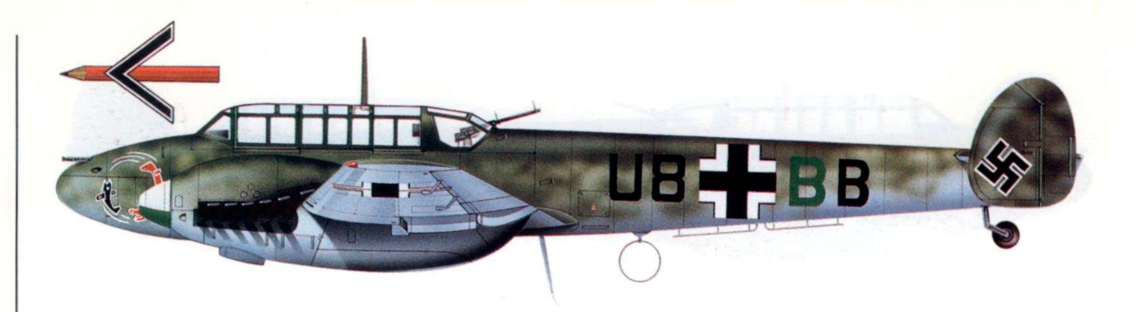
Bf 110C "3U+AA" del OberstLt. Johann Schalk, *Geschwaderkommodore* de la ZG 26, Memmingen, enero de 1941.

El Bf 110 de Schalk luce un acabado de camuflaje moteado utilizado en 1940. Schalk se permitía decorar su aparato con un conjunto completo de distintivos de *Kommodore* del estilo de los utilizados por la Jagdwaffe antes de la guerra, en el color azul característico de la *Geschwaderstab*. Posteriormente, estuvo al frente de la ZG 26 durante las primeras semanas de la operación *Barbarossa*, antes de asumir el mando de la NJG 3 en agosto de 1941. Se cree que el número total de victorias de Schalck ascendió a 21, 11 de ellas obtenidas en el Frente del Este.



Bf 110E "3U+AB" del Hptm. Wilhelm Spies, *Gruppenkommandeur* del I/ZG 26, Frente del Este, verano de 1941

Con un acabado similar al del *Anton-Anton* de la ilustración anterior, el *Anton-Berta* de Spies luce ya los distintivos amarillos del Frente del Este. Cuando acababa de concedérsele la Cruz de Caballero (el 14 de junio de 1941) por las diez victorias que había conseguido en el Oeste, Spies había reclamado ya el derribo de cuatro aviones soviéticos, como atestigua el registro de victorias pintado en el empenaje de cola de su avión.



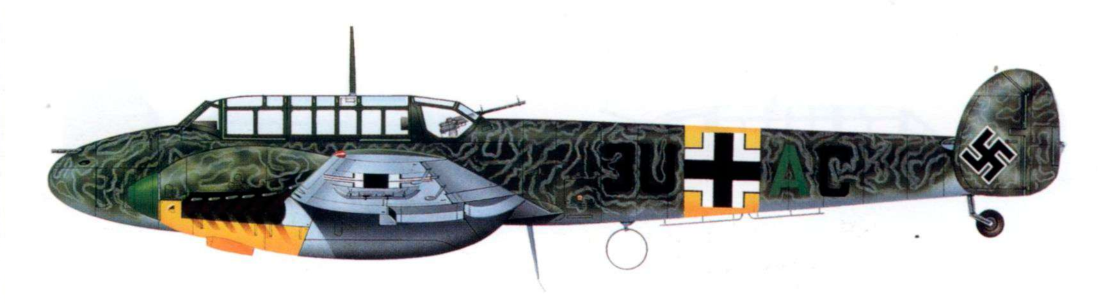
Bf 110C "U8+BB" del Hptm. Günther Specht, *Gruppenadjutant* del I/ZG 26, Francia, mayo de 1940

Specht era todo un hombre de acción y, a pesar de haber perdido un ojo en un ataque contra un Wellington de la RAF sobre el Golfo de Alemania en diciembre de 1939, regresó al combate como piloto, y sería derribado otras seis veces durante el curso de la guerra. El Maj Günther Specht fue destinado a los cazas monoplaza y se le encomendó el mando de la JG 11; acabó siendo declarado desaparecido durante la operación *Bodenplatte*, en el ataque de la *Jagdwaffe* del día de Año Nuevo contra las bases aéreas aliadas, el 1 de enero de 1945. Con un total final de 34 victorias, se le concedió la Cruz de Caballero y el ascenso a OberstLt. a título póstumo.



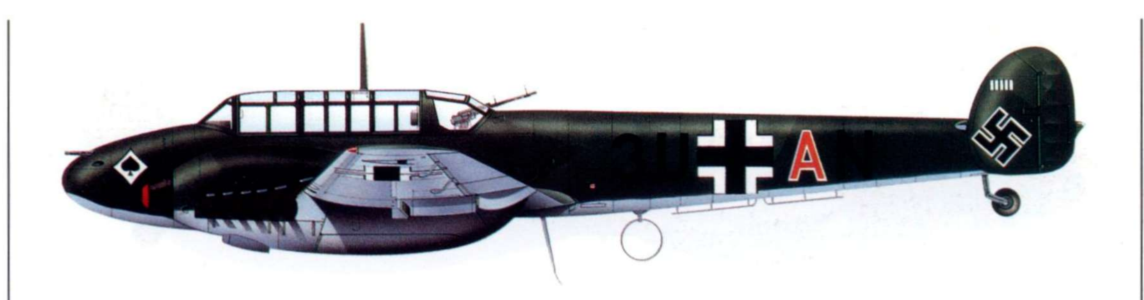
Bf 110E "3U+BC" del Hptm. Ralph von Rettberg, *Gruppenkommandeur* del I/ZG 26, Suwalki, junio de 1941

El emblema de la *Geschwader* que está pintado en el morro está compuesto por unas estilizadas iniciales "HW" (las iniciales de Horst Wessel, el "mártir" nazi, con cuyo nombre se había bautizado oficialmente a la ZG 26, ¡y que extraoficialmente era ignorado por completo!) sobre un escudo con los colores rojo y negro. El zueco blanco que está pintado en el capot del motor era el emblema del II *Gruppe*. Éste no era el avión de Von Rettberg, pero sí era uno de los que pilotaba con frecuencia. Sobrevivió a la guerra con un total de ocho aviones enemigos derribados y 12 destruidos en tierra.



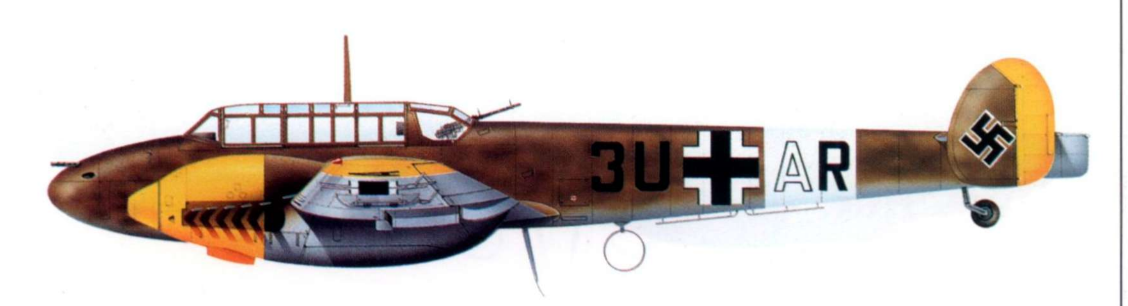
Bf 110E "3U+AC" del Hptm. Werner Thierfelder, *Gruppenkommandeur* del II/ZG 26, Smolensko, enero de 1942

El camuflaje de líneas irregulares blancas, con el que se pretendía romper la silueta del Bf 110 volando a baja cota, refleja la participación cada vez mayor del *Gruppe* en operaciones de apoyo a tierra. Thierfelder perdió la vida a los mandos de un Me 262 al oeste de Munich el 18 de julio de 1944. Su cuenta final de victorias ascendía a 27, la mayoría de las cuales las había conseguido en el Frente del Este, al igual que 41 aviones enemigos destruidos en tierra.



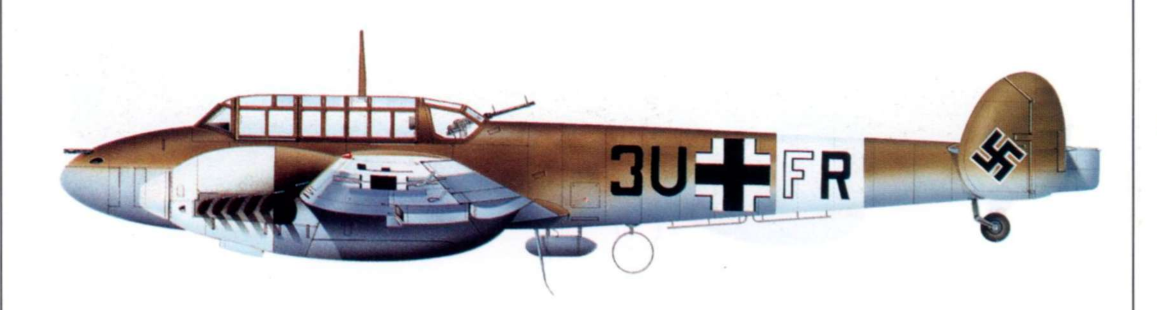
Bf 110C "3U+AN" del Oblt. Theodor Rosiwall, StKap de la 5ª/ZG 26, St. Trond, mayo de 1940

La montura del nuevo *StKap* de la 5ª/ZG 26 ya lucía cinco barras de victorias en el empenaje de cola. Tras un período en los cazas nocturnos, Rossiwall regresó a los *Zerstörer* en 1943 como *Kommodore* de la "nueva" ZG 76. Sobrevivió a la guerra con una cuenta final de 17 victorias, incluyendo las dos conseguidas en la caza nocturna y tres "pesados" derribados en la defensa del Reich.



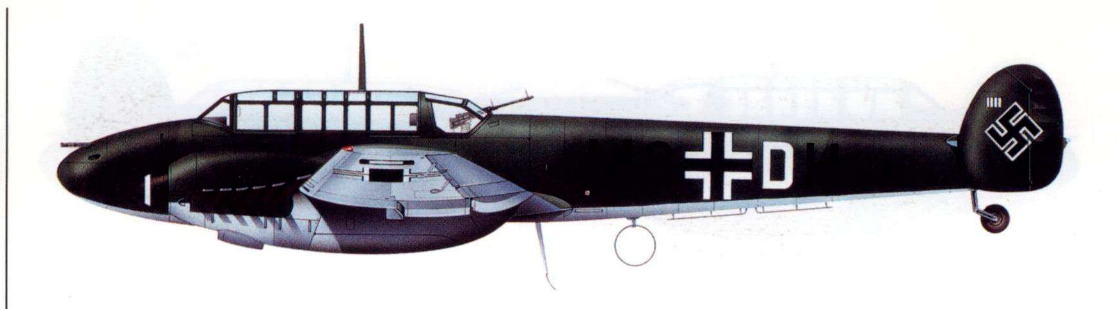
Bf 110E "3U+AR" del Oblt. Georg Christl, StKap de la 7ª/ZG 26, Tarento, Italia, abril de 1941

Antes de asumir el mando del III/ZG 26, Georg Christl había servido como *Kapitän* de la 7ª *Staffel*. Tras su llegada a Sicilia a principios de 1941, los aviones del *Gruppe* llevaban ya los emblemas del teatro de operaciones del Mediterráneo cuando participaron en la invasión de Yugoslavia. A esto se debe la combinación de la franja blanca pintada en el fuselaje, junto con los timones de dirección y los capots pintados de amarillo que distinguían a las unidades participantes en la campaña de los Balcanes.



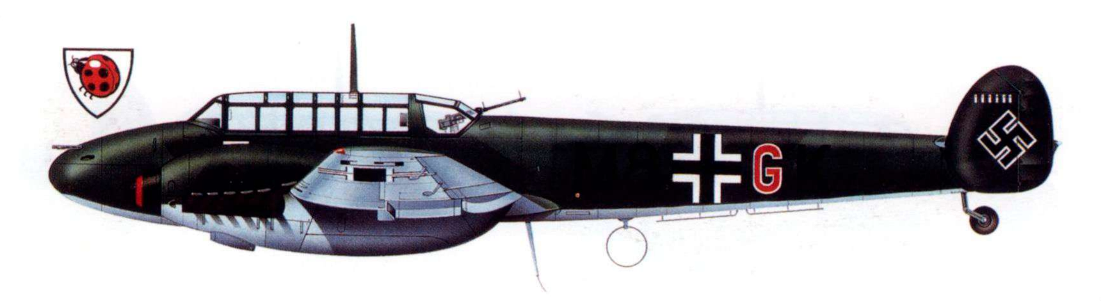
Bf 110E "3U+FR" del Oblt. Alfred Wehmeyer, StKap de la 7ª/ZG 26, Derna, mayo de 1942

Wehmeyer, que se había unido al *Gruppe* en mitad de la Batalla de Inglaterra, fue nombrado *StKap* de la 7ª/ZG 26 en junio de 1942. Para aquel entonces, las tripulaciones destacadas en el norte de África volaban con cualquier avión que estuviese disponible, y/o en condiciones de volar. Wehmeyer perdió la vida a bordo del "3U+HR".



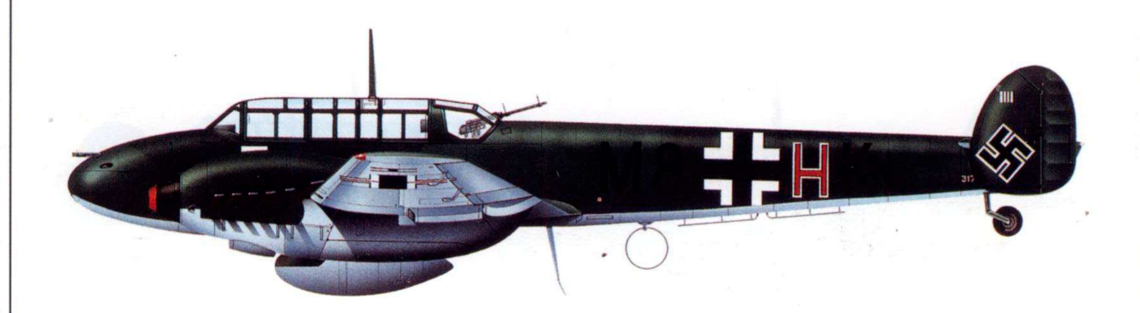
Bf 110C "M8+DH" del Lt. Helmut Lent, 1ª/ZG 76, Jever, diciembre de 1939

El *Dora-Heinrich* de Lent es un típico ejemplo del acabado y emblemas utilizados en 1939, incluyendo la estrecha y proporcionada cruz del fuselaje y la esvástica pintada en la cola entre el plano fijo de deriva y el timón de dirección. De las cuatro barras de victorias, tres corresponden a otros tantos Wellington cuyo derribo reclamó el 18 de diciembre durante la "Batalla del Golfo de Alemania", una de las cuales fue desestimada posteriormente. Tras haber conseguido ocho victorias confirmadas en un solo día, Lent fue transferido a las fuerzas de caza nocturna.



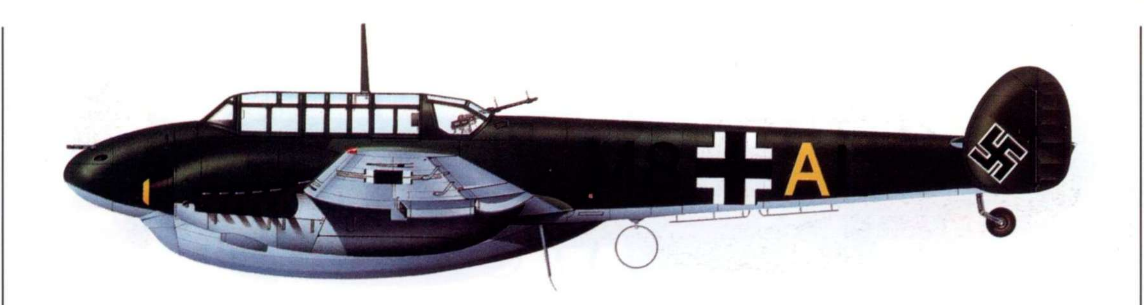
Bf 110C "M8+GK" del Hptm. Wolfgang Falck, StKap de la 2ª/ZG 76, Jever, diciembre de 1939

El aparato de Falck, casi idéntico al de Lent, difiere de aquel solamente en el detalle del ribete rojo de la 2ª *Staffel*, las seis barras de victorias (tres aparatos polacos y tres ingleses) y la insignia de la *Staffel* pintada debajo de la cabina, que consiste en una mariquita roja sobre un escudo blanco. Obsérvese que Falck había adoptado ya su letra "G" de la suerte, aunque, según el reglamento, el avión de un *Staffelkapitän* debía estar identificado por la letra "A". Sin embargo, Falck nunca acató esa norma y también identificó a sus aparatos con esta letra en la ZG 1 y posteriormente en la *Nachtwaffe*.



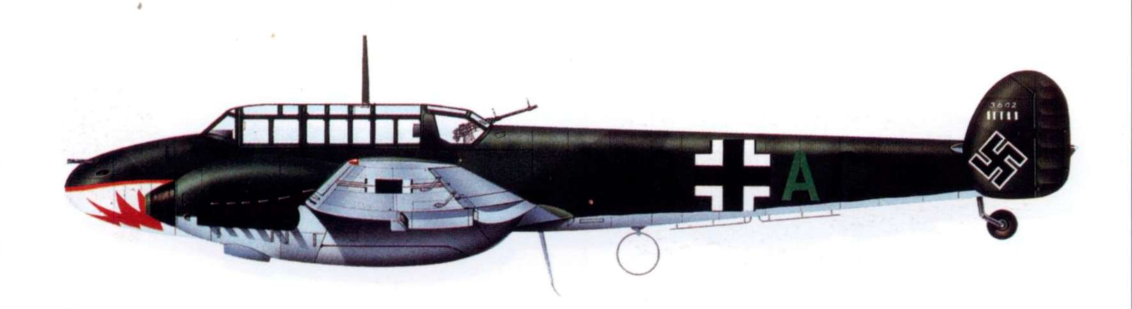
Bf 110C "M8+HK" del ObFw. Leo Schuhmacher de la 2ª/ZG 76, Stavanger, agosto de 1940

Cuando la 2ª /ZG 76 se estableció en Noruega, la mayoría de sus aparatos, incluyendo el Wk-Nr 3170 que vemos aquí, llevaban el nuevo modelo de insignia nacional (cruces del fuselaje más anchas y las esvásticas de la cola en una posición diferente). Leo Schuhmacher fue posteriormente destinado a los cazas monoplaza, prestando servicios en las JG 1 y 11 en misiones de defensa del Reich, y finalmente en la JV 44 equipada con los Me-262. En marzo de 1945 reclamó su victoria número 23, y última, poco después de haber sido condecorado con la Cruz de Caballero.



Bf 110D "M8+AL" del Oblt. Gordon Mc Gollob, StKap de la 3ª/ZG 76, Stavanger, agosto de 1940

Este es uno de los poco apreciados *Dackelbäuche* (Panzas de perro) que tomaron parte en la incursión a través del Mar del Norte el 15 de agosto 1940. De los 21 Bf 110D que emprendieron aquella misión siete fueron derribados y dos regresaron a su base con daños. El *Anton-Ludwig* de Gollob fue uno de estos últimos. El *Dackelbäuch* fue un fracaso, y fue sustituido casi inmediatamente por un depósito auxiliar de combustible de tipo lanzable.



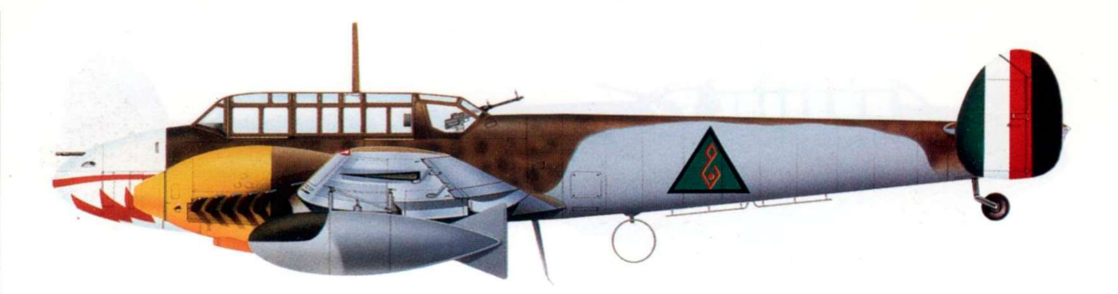
Bf 110C "M8+AC" del Maj Erich Groth, *Gruppenkommandeur* del II/ZG 76, Abbeville-Yvrench, septiembre de 1940

El distintivo más famoso de las unidades de Bf 110 eran sin duda las "Fauces de tiburón" del II/ZG 76. Aunque este aparato estaba asignado al *Gruppenkommandeur*, que normalmente era quien lo pilotaba (se cree que las cinco barras de victorias que están pintadas en su cola son suyas), era el *Gruppenadjutant* Oblt. Hermann Weeber quien estaba a los mandos del *Anton-Cäsar* cuando efectuó un aterrizaje forzoso sobre la panza en el jardín de una granja al sur de Tunbridge Wells el 4 de septiembre.



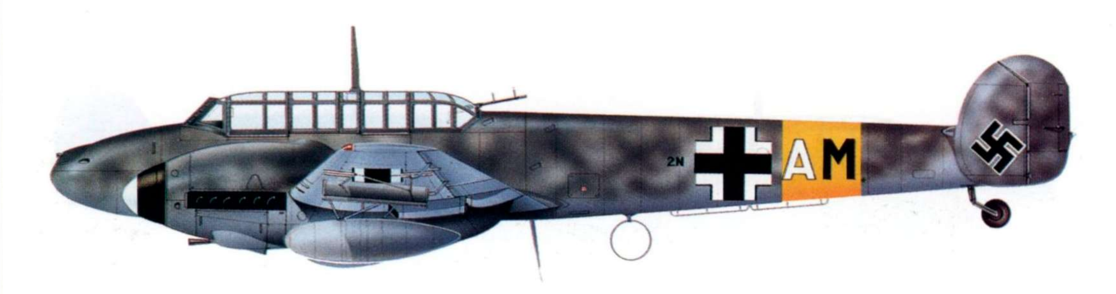
Bf 110D "M8+AC" del Maj Erich Groth, *Gruppenkommandeur* del II/ZG 76, Stavanger, agosto de 1941

Otro de los "Fauces de tiburón" que llevaba los emblemas del Maj Groth era este aparato con un denso esquema de camuflaje moteado, equipado con depósitos auxiliares de combustible de 300 litros situados debajo de las alas. *Grotze* Groth, a quien se concedió la Cruz de Caballero el 1 de octubre de 1940, cuando su cuenta de victorias se elevaba a 12, iba ser nombrado sucesor de Walter Grabmann como *Geschwaderkommodore* de la ZG 76, pero perdió la vida al estrellarse cerca de Stavanger el 11 de agosto de 1941, cuando realizaba un vuelo instrumental a causa del mal tiempo.



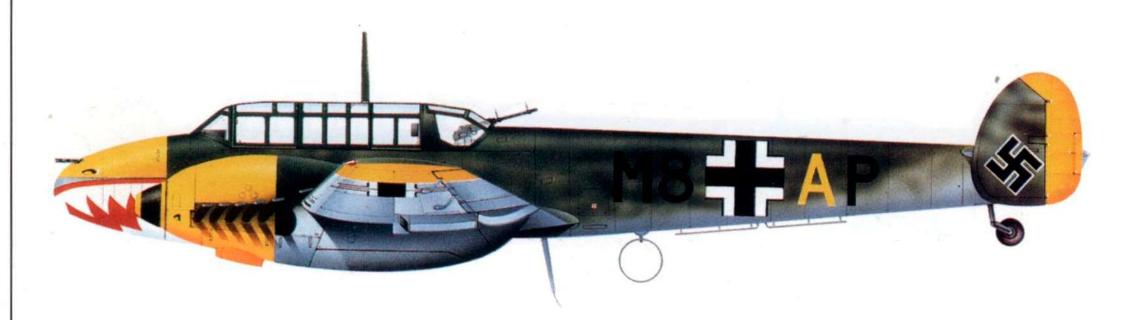
Bf 110D del *Sonderkommando* Junck (4ª/ZG 76), Mosul, Irak, mayo de 1941

Dado que ninguno de los Bf 110 que componían la docena de aparatos de la 4ª/ZG 76 que fueron enviados a Irak llevaba ninguna clase de distintivos individuales, no es posible hacer corresponder ninguno de ellos con un piloto determinado, aunque con uno de ellos, el futuro *Experte* de la caza nocturna, condecorado con las Hojas de Roble, Maj Martin Drewes, consiguió una victoria. Los Bf 110 de la *Staffel*, equipados con depósitos auxiliares de combustible instalados bajo las alas, llevaban pintadas las "Fauces de tiburón" y los códigos de sus fuselajes, y los emblemas de la Luftwaffe habían sido burdamente cubiertos con pintura, pintando sobre ellos la insignia iraquí.



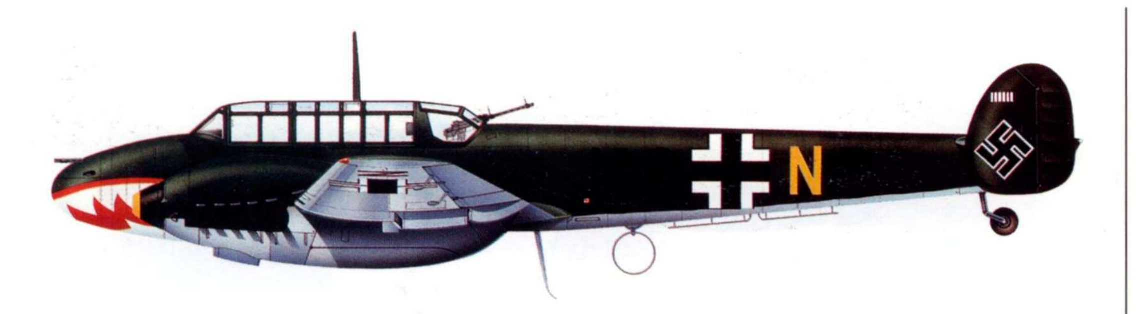
Bf 110G "2N+AM" del Oblt. Helmut Haugk, StKap de la 4ª/ZG 76, Ansbach, marzo de 1944

El *Anton-Martha* de Haugk es un típico ejemplo de Bf 110 de "segunda generación" con el acabado y emblemas al estilo de 1944, un cañón ventral, depósitos auxiliares de combustible lanzables, cuatro lanzadores de cohetes montados bajo las alas y parabrisas blindado. La 4ª/ZG 76 fue una de las *Staffeln* más duramente castigadas en la catastrófica batalla aérea del 16 de marzo de 1944, en la que fueron derribados diez de los doce aviones de Haugk. El *Staffelkapitän* y su *Brodfunker* se salvaron saltando en paracaídas. Durante el último año de guerra Haugk estuvo al mando de unidades de adiestramiento. En su cuenta final de 18 victorias estaban incluidos seis bombarderos pesados.



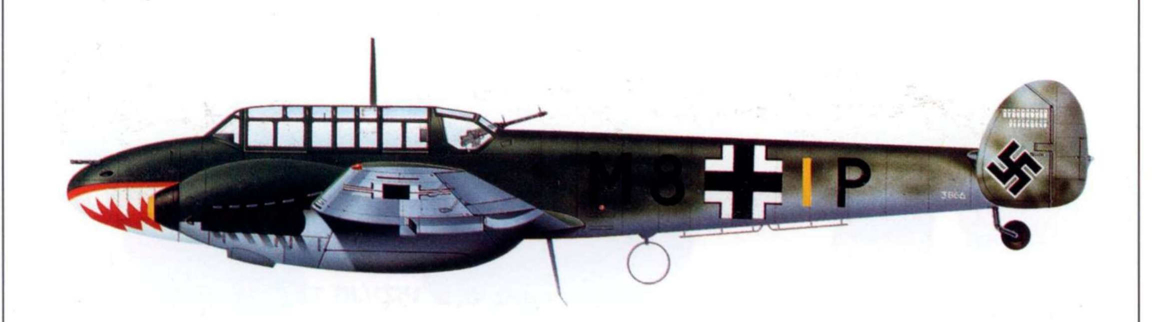
Bf 110C "M8+AP" del Hptm. Heinz Nacke, StKap de la 6ª/ZG 76, Argos, mayo de 1941

Tras pasar el invierno de 1940/1941 patrullando el Mar del Norte, al llegar la primavera, el II/ZG 76 fue trasladado a toda prisa al sur, para tomar parte en la invasión de Creta. El *Anton-Paula* de Nacke refleja el traslado a climas más soleados: acabado de camuflaje estándar posterior a la Batalla de Inglaterra, combinado con los distintivos amarillos de la campaña de los Balcanes. Nacke sobrevivió a la guerra tras haber mandado una serie de unidades, pero sin conseguir añadir más victorias a las 12 que le habían valido ser condecorado con la Cruz de Caballero el 2 de noviembre de 1940.



Bf 110C "M8+NP" del Oblt. Hans-Joachim Jabs, 6ª/ZG 76, Francia, mayo de 1940

Aquí vemos el aparato de Jabs, como representante de los "Fauces de tiburón" en el momento álgido de su poder, con un acabado y emblemas de libro de texto, durante el imparable avance del *Gruppe* a través de Francia entre finales de primavera y principios de verano de 1940. En la cola están ya marcadas sus seis primeras victorias.



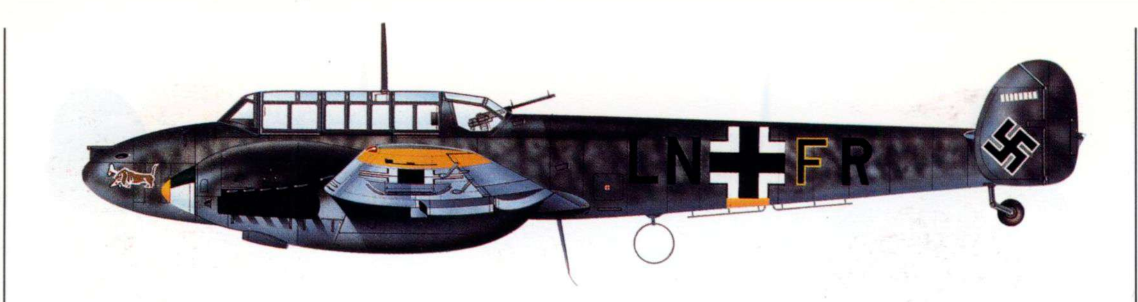
Bf 110C "M8+IP" del Oblt. Hans-Joachim Jabs, 6ª/ZG 76, Golfo de Alemania, invierno de 1940-1941

Al final de la Batalla de Inglaterra, la cuenta de victorias de Jabs había aumentado a 19 (por las cuales se le concedió la Cruz de Caballero el 1 de octubre de 1940). Todas ellas estaban fielmente registradas en la cola del *Ida-Paula* (Wk-Nr 3866) el invierno siguiente. Jabs se adiestró como piloto de caza nocturna en septiembre de 1941, añadiendo a su registro 31 victorias más antes de que la guerra terminase.



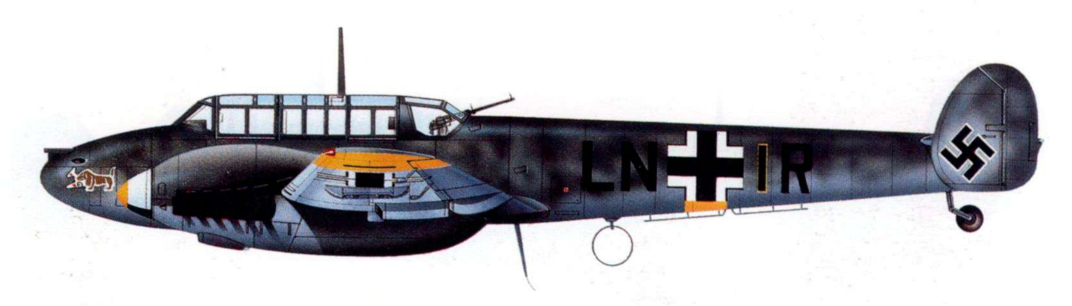
Bf 110D "2N+DP" del *Feldwebel* Hans Peterburs, de la 6ª/ZG 76, Stavanger, invierno de 1940-1941

El III/ZG 76 al que también se le encomendó la misión de patrullar el Mar del Norte después de la Batalla de Inglaterra, operaba sobre las aguas próximas a las costas de Noruega. Hans Peterbus prestó servicio en el *Gruppe* a lo largo de sus cambios de identidad entre 1939-1943. Tras ser destinado a las fuerzas de ataque a tierra y al II/SG, perdió la vida en combate contra cazas de la RAF sobre Salerno, Italia, el 11 de enero de 1944. Su total de victorias aéreas ascendía a 20, junto como más de 30 aviones enemigos destruidos en tierra en Rusia.



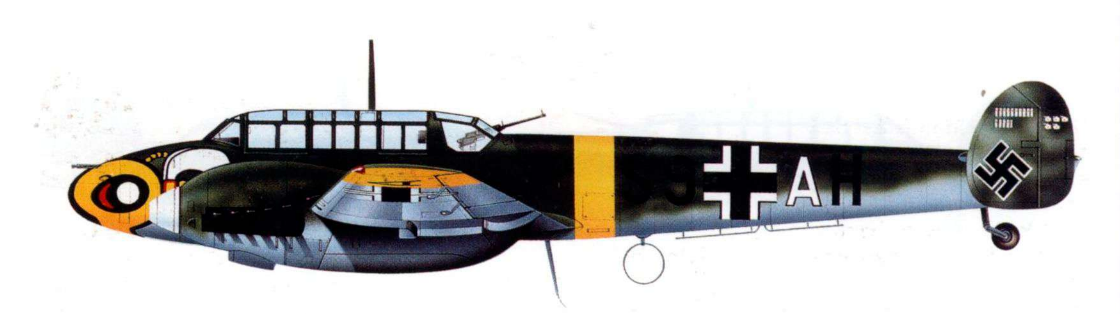
Bf 110E "LN+FR" del Oblt. Felix María Brandis, StKap de la 1ª(Z)/JG 77, Rovaniemi, Finlandia, septiembre de 1941

La 1ª(Z)/JG 77, como *Zerstörerstaffel* semiautónoma agregada a una *Jagdgeschwader*, compuso su propio código de unidad de cuatro letras: "LN" a la derecha de la cruz del fuselaje, con la letra individual de cada avión situada inmediatamente a su izquierda, seguida por una letra "R". Esto queda claramente ilustrado en el aparato del *Staffelkapitän*, acabado en un típico tono gris, que además del distintivo de la unidad, está decorado con el registro de victorias conseguidas por su piloto –que en aquel momento sumaban ocho– pintado sobre el plano de cola.



Bf 110C "LN+IR" del *Feldwebel* Theodor Weissenberger de la 1ª(Z)/JG 77, Kirkenes, Noruega, septiembre de 1941

El *Ida-Richard* lleva también la insignia de la *Staffel*: un perro con un I-16 *Rata* entre sus fauces. Después de conseguir 23 victorias con el *Zerstörer*, Weissenberger fue destinado, en septiembre de 1942, a la JG 5 donde pilotó cazas monoplaza durante el resto de la guerra. Terminó la contienda a bordo del Me 262 como *Kommodore* de la JG 7, condecorado con las Hojas de Roble y una cuenta final de 208 victorias. Theodor Weisenbeger perdió la vida en un accidente en una carrera en el *Nürburgring* el 10 de junio de 1950.



Bf 110E "S9+AH" del Oblt. Wolfgang Schenk, StKap de la 1ª/SKG 210, Sechinskaya, septiembre de 1941

Este aparato, sirve para ilustrar lo difícil que puede resultar la correcta identificación de las unidades. Sólo el registro personal de victorias de su piloto pintado en el plano de cola (15 victorias más seis tanques) da una pista de la fecha a la que corresponde la imagen –septiembre de 1941– situándolo con toda seguridad en la mitad de los ocho meses de existencia del *Gruppe* como II/SKG 210 (de mayo de 1941 a enero de 1942). Wolfgang Schenk fue otro de los que después pilotarían el Me 262, en su caso como piloto de cazabombardero y *Führer* del *Einsatzkommando* Schenk.



Oblt. Wener Methfessel de la 14ª(Z)/LG 1 en Würzburg durante el invierno de 1939-1940. Tras haber reclamado cuatro victorias en Polonia, el as en ciernes Methfesel pasó el siguiente invierno de la "Guerra de los confetis" con su *Staffel* en Würzburg. Aquí se le ve abrigado para combatir el frío, con las manos metidas en los bolsillos laterales de su traje de vuelo de una pieza, con cremalleras y cuello de piel. Su indumentaria se completa con las botas de vuelo, el cinturón de oficial y la gorra.

Hptm. Heinz Nacke, *StKap* de la 6ª/ZG 76, en Jever, invierno de 1940-1941. Nacke viste su chaqueta forrada de piel de borrego "de marca" (con hombreras de Hptm.), junto con pantalones de montar y botas. Obsérvese el pañuelo de cuello blanco y la Cruz de Caballero, que le fue concedida al final de la Batalla de Inglaterra por haber conseguido 12 victorias.

ObFw. Richard Heller, del III/ZG 26, teatro de operaciones del Mediterráneo, septiembre de 1941. La indumentaria de Heller, que luce la recientemente recibida Cruz de Caballero, refleja el traslado de su *Gruppe* al Mediterráneo y el norte de África: mono de vuelo ligero con cierres de cremallera (con las divisas de su grado en las mangas), chaleco salvavidas hinchable y funda amarilla para el casco de vuelo que le hacía más visible, dos elementos fundamentales cuando se realizaban largas patrullas sobre el mar.



Hptm. Theodor Rossiwall, *StKap* de la 5ª/ZG 26 en el Frente del Este, otoño de 1941. Aquí vemos a Rossiwall poco después de haber sido condecorado con la Cruz de Caballero vistiendo el uniforme de diario reglamentario de oficial, con guerrera y pantalones de montar, junto con la Schirmmütze (gorra de plato de oficial). Entre sus condecoraciones está la insignia de vuelo operativo y los pasadores de las condecoraciones sobre el bolsillo superior izquierdo de la guerrera; debajo lleva la Cruz de Hierro, con la medalla de herido y las "alas" de piloto, y lleva también la Cruz de Servicios de Guerra sobre el bolsillo derecho.



Oblt. Felix Maria Brandis, *StKap* de la 1ª(Z)/JG 77 en Rovaniemi, invierno de 1941-1942. Vestido adecuadamente para el servicio en el Frente del Este, especialmente por encima del Círculo Polar Ártico, la indumentaria totalmente blanca de Brandis está compuesta por una cazadora con cuello de piel forrada y acolchada y pantalones con cierre de cremallera, además de la gorra de piel reglamentaria, que aquí se ve con las orejeras bajadas. Obsérvense las divisas de su grado sobre fondo negro (dos "bigotes" y una barra de Oblt.) que resaltan sobre la manga abotonada blanca del traje de Brandis.



Maj Eduard Tratt, *Gruppenkommandeur* del II/ZG 26 en Hildesheim, otoño de 1943. Tratt lleva puesto el casco de acero SF 30 entregado a las tripulaciones de su *Zerstörergruppe.* El casco SF 30, que debía servir para proteger a quien lo llevaba del fuego defensivo de los bombarderos norteamericanos, no tenía ninguna clase de correaje de sujeción, y al parecer simplemente se encajaba a la fuerza encima del casco de vuelo estándar. Tal vez por eso no resulte extraño que su uso no estuviese muy extendido.

el mismo resultado. El piloto del Bf 110 y sus colegas en tierra tuvieron que admitir la derrota. Horten no echó sal en la herida de su orgullo, sino que, por el contrario, les ofreció un amistoso, y profético, consejo:

"*Meine Herren*, tengan ustedes mucho cuidado si tienen que enfrentarse alguna vez con los *Engländer*. Todos sus cazas son monomotores; y una vez que descubran los puntos débiles del Bf 110, pueden ustedes encontrarse con una sorpresa muy desagradable".

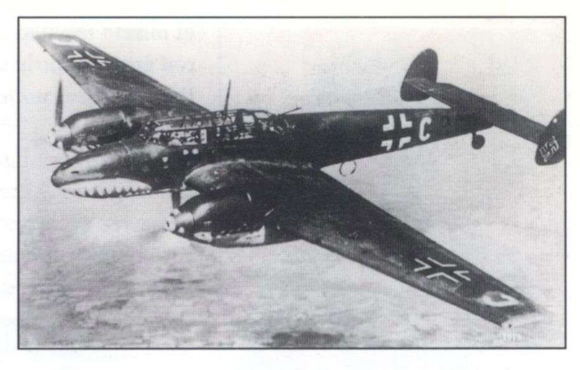
Sin embargo, inicialmente el Bf 110 siguió dando tan buen resultado como de costumbre en su nuevo teatro de operaciones del oeste. Cuando el crudo invierno de 1939-1940 empezó a remitir poco a poco su rigor, los encuentros entre los *Zerstörer* y los cazas anglofranceses se hicieron más frecuentes. El V(Z)/LG 1 sufrió daños en uno de sus Bf 110 y perdió otro en dos encuentros distintos con Hurricane de la RAF a finales de marzo. Después, el 2 de abril, el Oblt. Methfessel despejó cualquier duda sobre su categoría de as derribando un Morane MS-406 francés cerca de Lunéville (su quinta o sexta victoria de la guerra, dependiendo de la validez de su reclamación del 23 de noviembre de 1939).

Cinco días después de que Methfessel consiguiese su victoria, el recientemente reequipado I/ZG 2 perdió dos de sus nuevos Bf 110 a manos de los Curtiss Hawk 75A de *l'Armée de l'air* sobre Argonne. Sólo uno de los cuatro tripulantes sobrevivió, aunque fue herido y quedó temporalmente prisionero de los franceses. Pero después de su liberación tras la capitulación de Francia en junio, el Lt. Johannes Kiel alcanzaría un alto puesto en las filas de la *Zerstörerwaffe*. Este mismo encuentro también supuso para el *Gruppenkommandeur* Hptm. Hannes Gentzen su primera victoria a bordo del Bf 110. Con esta última victoria, la cuenta de aviones enemigos derribados por Gentzen, que ya había sido el piloto de mayor éxito en la campaña de Polonia, se elevaba a nueve, lo que significaba que al menos durante los 16 días siguientes, sería un piloto de Bf 110 quien encabezase la lista de victorias de toda la Luftwaffe; su rival más cercano, el Hptm. Werner Mölders, del III/JG 53, no reclamaría su novena victoria hasta el 23 de abril.

Los primeros asaltos de la invasión de Francia y de los Países Bajos requirieron que los Bf 110 repitiesen las tácticas que tan eficaces habían resultado en sus dos campañas anteriores. En los sectores sur y central del nuevo frente, el grueso de los *Zerstörergruppen* realizó misiones de escolta cuyo objetivo era quebrantar el poder aéreo enemigo del mismo modo que lo habían hecho en Polonia. Solamente en Francia, la Luftwaffe



Tan característico como el emblema del I/ZG 52 era el del "Bernburger Jäger" (Cazador de Bernburg) armado de trabuco, que aquí se ve pintado bajo la cabina de un Bf 110 que rueda por la pista. El I/ZG 2 fue el *Gruppe* de caza que mayores éxitos obtuvo en la campaña de Polonia (donde había operado a bordo de los Bf 109 bajo la denominación provisional de JGr. 102), también fue reequipado durante el período de la "Guerra de los confetis" con el Bf 110 bimotor.



Sin duda, el emblema más característico de los *Zerstörer* del período eran las temibles "Fauces de tiburón" del II/ZG 76. El "M8+CP", que vemos aquí, era uno de los aparatos de la 6ª *Staffel*, unidad que tuvo un encuentro con los Hurricane del 1er Sqn. al oeste de Laon, el 15 de mayo de 1940.

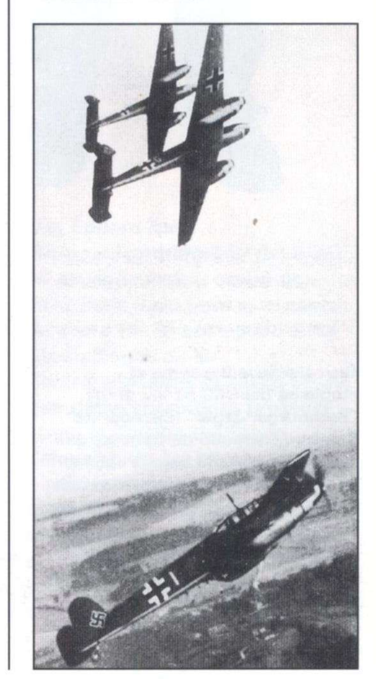
atacó casi 50 bases aéreas aliadas. Tomados por sorpresa, los defensores ofrecieron poca resistencia aparte del fuego antiaéreo, e incluso éste fue bastante esporádico e impreciso. Sobre Bélgica, el II y el III/ZG 26 acompañaron a los bombarderos que atacaron Charleroi y Amberes, sin que en estas incursiones se registrasen acontecimientos de importancia.

Mientras tanto, al norte, sobre Holanda, la ZG 1 estaba llevando a cabo misiones de ataque a tierra para ablandar las defensas de los aeródromos holandeses antes de los desembarcos paracaidistas y aerotransportados, repitiendo las tácticas utilizadas contra Dinamarca y Noruega un mes antes. Al I *Gruppe* del Hptm. Falck, se le asignó la misión de proteger los asaltos aerotransportados de Rotterdam-Waalhaven y Hanstede, reclamando la destrucción en tierra de 26 aviones en la última de estas bases. Allá donde pudo, la Fuerza Aérea holandesa despegó para presentar batalla. Varios pilotos de la ZG 1 reclamaron sus primeras victorias aquel día, entre ellos el Oficial de Comunicaciones del I *Gruppe*, Oblt. Werner Streib, que posteriormente se elevaría hasta la cumbre de las fuerzas de caza nocturna, ocupando el cargo de *Inspekteur der Nachtjäger.*

Pero a pocos se les presentó una victoria tan fácil como al Lt. Richard Marchfelder, Oficial Técnico del II/ZG 1, cuyo objetivo era el aeródromo de Vlissingen (Flushing):

"Primero ametrallamos los aparatos alineados en filas frente a los hangares. Después encontramos un buen puñado de aviones en el aire que parecían estar esperándonos. Uno de los *Holländer* intentó despistarnos con algunas elaboradas maniobras acrobáticas. Primero hizo un rizo, que le acercó un poco más a nosotros, seguido de un elegante tonel. Cuando vio que no estábamos impresionados ni lo más mínimo por estas payasadas, efectuó un viraje brusco a la derecha. Esto lo colocó inmediatamente en el centro de mis visores. Pero antes de que pudiese apretar el botón de disparo ¡simplemente saltó en paracaídas!"

Una *Kette* de "Fauces de tiburón" del II/ZG 76 disfrutando de su dominio de los cielos de Francia mientras las fuerzas aliadas eran empujadas hacia la costa del Canal.



El primer día de combate en el frente occidental terminó con la pérdida de sólo dos *Zerstörer*. El 11 de mayo, esta cifra se multiplicó por tres, incluyendo un grupo de Bf 110 del I/ZG 2 derribados en un combate contra Hurricanes de la RAF, a pesar de que habían adoptado una formación en círculo defensivo. Esta maniobra, en la que una unidad que estuviese siendo atacada formaba un gran círculo en el que cada tripulación –piloto y ametrallador trasero– podía cubrir eficazmente los aviones que tenía delante y a popa, había sido desarrollada por el primer *Lehrgruppe* como el mejor procedimiento de defensa del Bf 110. El "círculo defensivo" estaba descrito en todos los manuales de los pilotos de *Zerstörer*. A lo largo de los tres meses siguientes, este término también aparecería con una frecuencia cada vez mayor en los informes posteriores a la acción de los pilotos de caza de la RAF, ya que las formaciones de Bf 110 tendrían que recurrir a esta técnica cada vez más a menudo.

Pero, por el momento, los *Zerstörer* eran todavía capaces de batirse, y estaban más que dispuestos con los cazas aliados que, faltos de coordinación, se les enfrentaban. El 12 de mayo, el III/ZG 26 derribó ocho cazas enemigos sobre Bélgica sin sufrir ninguna baja, y uno de los pilotos



Mientras las tripulaciones de vuelo disfrutaban la libertad de los cielos sobre Francia y los Países Bajos, las cosas tenían un aspecto distinto desde el punto de vista de las tripulaciones de tierra. Cuando los *Zerstörergruppen* se trasladaban a bases más avanzadas en la Francia ocupada para seguir el avance de los ejércitos en tierra, las comodidades de las bases de Alemania quedaban atrás. Aquí vemos cómo media docena de hombres luchan con la recalcitrante rueda de cola del "2N+DM" (Wk-Nr 3026) del II/ZG 1.

que reclamaron victorias fue el futuro as, Oblt. Sophus Baagoe. A esta jornada la siguieron dos días sin incidentes, pero el 15 de mayo iba a ser para la *Zerstörerwaffe* una de las jornadas más costosas de la campaña. Nueve Bf 110 fueron derribados y otros varios sufrieron daños. Entre las muchas acciones de aquel día estuvo un feroz encuentro al oeste de Laon, entre la 6ª/ZG/76 del Hptm. Heinz Nacke (que formaba parte del *Gruppe* de los "Fauces de tiburón") y los Hurricane del 1er Sqn. de la RAF. El encargado del diario de esta última unidad escribió la siguiente: "Estos tipos son buenos, están seguros de sí mismos y ansiosos de entrar en combate". Los resultados corroboran sus palabras: Nacke perdió dos de sus Bf 110, pero la 6ª *Staffel* derribó a tres de los Hurricane.

Al día siguiente fueron derribados tres Bf 110. También otros varios resultaron dañados, entre los que se contaba el pilotado por el Lt. Wolfgang Schenck, de la 1ª/ZG 1, que fue sorprendido por nueve Hurricane cerca de Bruselas, a consecuencia de lo cual el piloto fue herido de gravedad en la pierna. Tras recuperarse, volvió a unirse a su *Staffel*, que entonces operaba como unidad de cazabombarderos. Ascendiendo continuamente hasta los puestos más altos del Mando de Apoyo a tierra, Schenck se transformó al bombardero a reacción Me 262 en 1944. Terminó la guerra con 18 victorias y ocupando el cargo de *Inspizient für Strahlflugzeuge* (Inspector de aviones a reacción).

El 16 de mayo fue también el día en que otro piloto "Fauces de tiburón" consiguió su primera victoria, que resultaría ser la primera de tres victorias obtenidas en tres días consecutivos. Las experiencias del ObFw. Georg Anthony son un buen ejemplo de la guerra de los *Zerstörer* en aquel momento que estaban en la cima de sus éxitos. Todo comenzó cuando Anthony y otros cinco Bf 110 de la 4ª/ZG 76 regresaban de una salida *freie Jagd* sin consecuencias en los sectores de Valenciennes-San Quintin-Le Cateau. Volando confortablemente en formación a una altitud de unos 500 metros, Anthony descubrió un aparato de reconocimiento Henschel Hs 126 que actuaba de forma extraña:

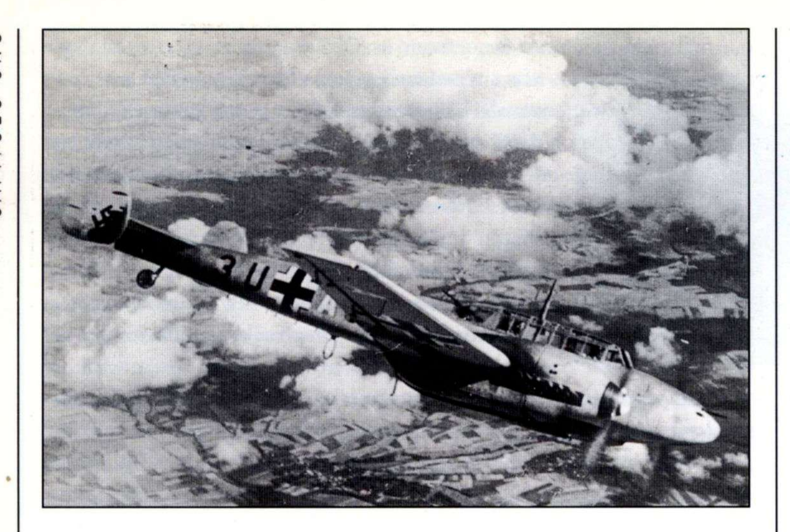
"Al principio pensé '¿que hará ese Henschel haciendo el tonto allí abajo'? Cuando me fijé más detenidamente, me di cuenta de que estaba maniobrando como un loco intentando evadirse de un *Franzman* (francés) que intentaba derribarle".

"Naturalmente, nos lanzamos en picado como diablos para dar caza al francés. El *Staffelkapitän* y su punto adquirieron demasiada velocidad y le sobrepasaron. Entonces me llegó a mí el turno. Le lancé unas cuantas ráfagas cortas. En aquel preciso instante el Morane cayó hacia babor y le perdí de vista durante unos pocos segundos".

"Cuando volví a verle, se dirigía hacia el sur, volando a baja altura sobre los árboles de un pequeño bosque. Nos lanzamos tras él como balas. Efectuando un picado corto, empezamos a darle alcance. Volábamos sobre las posiciones enemigas y, a nuestro paso, la infantería se tiraba cuerpo a tierra como un solo hombre. Durante la persecución yo iba disparando sin descanso, y los primeros impactos se hicieron pronto evidentes. Era obvio que el aparato enemigo intentaba regresar a su base. Al hacerlo, atravesó en vuelo rasante una pista de aterrizaje avanzada. Otra vez

La ZG 26 era otra de las unidades que participaron en la precipitada persecución a través de Francia. Saliendo de su refugio camuflado para realizar una salida más, el "3U+LN" luce dos emblemas en el morro: el "zueco" blanco del II *Gruppe* y el "As de Picas" de la 5ª *Staffel*.





Reflejando el espíritu de la *"freie Jagd"*, este aparato sin identificar de la ZG 26 busca presas entre las nubes dispersas. Las tripulaciones de aviones como éste no podían ser conscientes en aquel momento que el punto álgido de la Batalla de Francia marcaría también en apogeo de la carrera del Bf 110 como *Zerstörer* diurno.

la misma escena. Como si los hubiesen segado con una guadaña, todo el mundo se lanzó cuerpo a tierra en el polvo cuando los tres aviones pasamos sobre ellos volando bajo, el Morane y, pegados a su cola, dos "Fauces de tiburón".

"El francés todavía estaba en el aire, a pesar de que su fuselaje estaba lleno de agujeros producidos por nuestros disparos. Poco después de sobrevolar la pista de aterrizaje avanzada, el piloto enemigo bajó sus flaps. En un segundo estaba encima de él y sólo tuve tiempo de enviarle una ráfaga corta antes de ascender bruscamente para evitar embestirle. Todavía estaba volando casi a la misma altura que el aparato enemigo, cuando su depósito de combustible estalló".

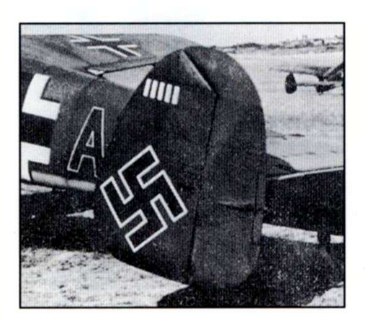
"Envuelto en una brillante llamarada, el aparato chocó contra el suelo con un formidable estruendo y después volvió a saltar al aire cuando otras explosiones redujeron su fuselaje a pedazos. Para entonces era ya una enorme bola de fuego y dio dos o tres vueltas de campana en un campo de maíz".

Otro día, otra misión. El 17 de mayo dos *Schwarme* de la 4ª/ZG 76 escoltaron a nueve He 111 que bombardearon una estación de ferrocarril cercana a la ciudad de Albert. Hasta que no emprendieron el vuelo de regreso, los cazas enemigos no aparecieron en escena. Ignorando a los Heinkel, que desaparecían rápidamente en dirección Este, una formación mixta compuesta por unos 30 Morane y Curtiss Hawk ascendió hacia los *Zerstörer*. Georg Anthony es quien relata aquel combate:

"Los cazas enemigos se aproximaron a nosotros, algunos desde abajo, otros desde los lados. Lo sorprendente era que –por cierto, que debían de ser unos pilotos excelentes– estaban realizando las más extraordinarias maniobras acrobáticas. Al parecer debían pensar que eso les hacía un blanco más difícil para nosotros".

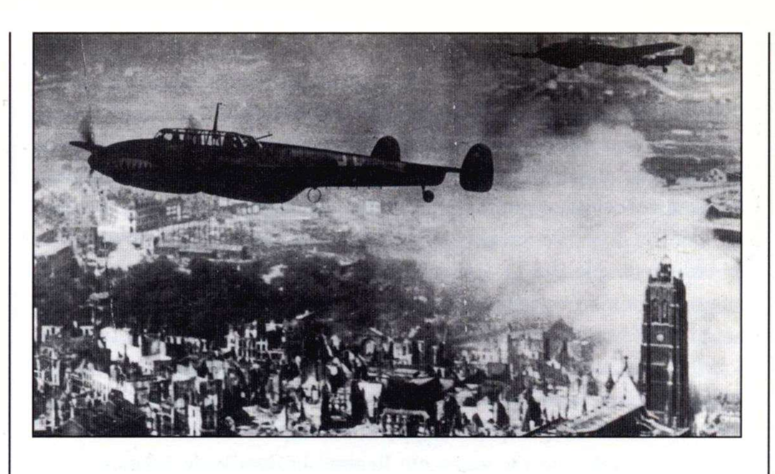
"Era digno de verse. Nuestros ocho aparatos seguían tenazmente su rumbo, mientras que los enemigos, por todas partes a nuestro alrededor, realizaban toneles, virajes cerrados y rizos. No puedo recordar exactamente cuándo comenzaron los disparos, pero recuerdo que en mis auriculares resonaban frases excitadas".

En el combate aéreo, Anthony alcanzó con sus disparos a dos Hawk, el segundo de los cuales cayó en picado lanzando una cortina de humo...



Cinco barras de victorias adornan el plano de cola de otro aparato de la ZG 26, también sin identificar en algún lugar de Francia. Tanto este aparato como el de la fotografía anterior llevan la letra "A" como identificación individual y probablemente eran pilotados por *Staffelkapitäne.*

Los "Fauces de tiburón" del II/ZG 76 sobrevuelan las ruinas humeantes de Dunkerque. La Fuerza Expedicionaria Británica había sido obligada a la evacuación, y se había ganado la primera mitad de la Batalla de Francia.



"Entonces otro caza enemigo entró dentro de mi visor. Esta vez se trataba de un Morane que iba pegado a la cola de otro "Fauces de tiburón".

"Éste es mío, me dije a mí mismo. Estaba en una posición perfecta. Desde corta distancia le envié unos pocos disparos apuntando bien a su gorda y redonda panza. El monoplaza enemigo ascendió verticalmente por un instante, y después cayó sobre su ala. Cayó verticalmente, girando despacio sobre su propio eje, con las llamas que le salían de ambas alas dejando una espesa cortina de humo tras de sí. Volví a concentrarme otra vez en el combate y le perdí de vista".

Los Bf 110 estaban quedándose sin combustible y aterrizaron en Philippeville para llenar sus depósitos. Allí, la victoria de Anthony sobre el Morane fue confirmada por otros pilotos, que lo habían visto chocar contra el suelo. En total, los *Zerstörer* reclamaron haber derribado seis cazas franceses sin haber sufrido ninguna baja. Veinticuatro horas después, Anthony formaba parte de una *Schwarm* compuesta por sólo cuatro Bf 110 que escoltaba una formación de Do 17 enviados a realizar un ataque a baja cota contra las columnas de tropas cerca de Cambray. También en esta ocasión, no fue sino hasta que pusieron rumbo de regreso a su base cuando los *Zerstörer* fueron interceptados, en este caso por un solo caza francés. Anthony fue el primero en localizarlo:

"... a unos 200 metros por encima de nosotros. Otro de los viejos Morane. De repente, aquel demonio se lanzó en picado con el sol a sus espaldas para atacar a nuestro aparato que iba en última posición. En unos instantes estaba pegado a su cola, disparándole desde una distancia de 100 metros".

"Nuestro *Schwarmführer,* Oblt. Christiansen, inmediatamente efectuó un rizo virando 180º para atacarle de frente. Pero el enemigo hizo un viraje, a punto de perder sustentación, tan rápido que pasó por debajo del líder".

"Me lancé en un picado profundo. Por un momento, uno de nuestros propios aviones me ocultó la visión del aparato enemigo. Pero, en el momento en que salía del picado, me lo encontré justo en el centro del círculo iluminado de mi visor de puntería. Todo lo que tuve que hacer fue pulsar el botón. Mantuve el pulgar apretado mientras me iba acercando a él. De pronto, su ala izquierda quedó envuelta en una brillante llamarada de color anaranjado. El aparato enemigo deceleró y empezó a ascender, durante un breve instante, la insignia redonda de su ala res-

plandeció con los rayos del sol, después se desplomó hacia tierra esparciendo sus restos cerca de un gran cementerio canadiense de la I Guerra Mundial situado la noreste de Cambray.'

Pero no son sólo los relatos como éste, en que el Bf 110 aparece en momento culminante de su poderío, los que reflejan la realidad. El mismo Georg Anthony representa un perfecto ejemplo de *Experte* en ciernes del *Zerstörer* de aquel período, acumulando confianza y victorias en las etapas iniciales de la campaña del oeste, pero enfrentándose con una oposición en constante aumento, hasta ser, finalmente, abatido sobre el sur de Inglaterra durante el verano siguiente. De hecho, Anthony sobrevivió más tiempo que muchos, pero, al final, perdió la vida al ser derribado por Hurricane de los Sqns. 56° y 303° "Polaco" sobre Hertfordshire el 30 de agosto de 1940.

Pero, antes de que ese momento llegase, la Batalla de Francia ya se había cobrado su precio en forma de vidas de los ases del momento. El mismo día en que Anthony conseguía su segunda victoria, el 17 de mayo, el V(Z)/LG 1 perdió su mejor piloto, cuando el Oblt. Werner Metfessel, *Kapitän* de la 14ª *Staffel*, cayó también víctima de Hurricane de la RAF al oeste de Reims.

El 18 de mayo fue otro día de grandes pérdidas para la *Zerstörerwaffe* en el que ocho Bf 110 no consiguieron regresar. Entre ellos estaba el avión pilotado por el Maj Walter Grabmann, el veterano de la Legión Cóndor que con tanto éxito había estado al mando del I(Z)/LG 1 en Polonia, que ahora era *Geschwaderkommodore* de la ZG 76. Sorprendido por los cazas de la RAF cerca de Dinant, Grabmann saltó en paracaídas a baja cota. Después de un cautiverio temporal en manos de los franceses, volvió a asumir el mando de la ZG 76, al frente de la cual permaneció hasta tiempo después de la Batalla de Inglaterra. Posteriormente, en 1941, fue ascendido y destinado al primero de una serie de puestos en el Estado Mayor que ocuparía en lo sucesivo, tras haber conseguido seis victorias más a bordo del Bf 110, que se añadían a las conseguidas anteriormente en España.

Según las fuerzas terrestres alemanas se iban aproximando a los puertos del Canal, en los cielos de Francia la Luftwaffe se enfrentaba a una resistencia cada vez mayor de los cazas de la RAF. El 23 de mayo, durante una serie de encuentros sobre Boulogne y Calais, elementos de la ZG 26 y de la ZG 76 consiguieron varias victorias, entre las cuales se contaban las ocho que serían reclamadas por el Maj Erich Groth, *Kommandeur* del II/ZG 76. Entre sus oponentes estaban los Spitfire del 92° Sqn, de los cuales al menos uno se contó entre sus víctimas, cuyo jefe, el Sqn. Ldr. R. JH. Bushell, fue visto por última vez volando a baja cota persiguiendo tierra adentro a un Bf 110. Alcanzado en el motor de su aparato, Roger Bushell efectuó un aterrizaje forzoso al este de Boulogne. Después de casi cuatro años como prisionero de guerra, Bushell, en su papel de "Gran X" (jefe del comité de evasión), organizó y participó en "La Gran Evasión", la evasión masiva del *Stalag Luft III*, en Sagan, en la cual participaron 76 prisioneros en marzo de 1944. Cincuenta de los evadidos que fueron vueltos a capturar, entre los cuales estaba Bushell, fueron posteriormente fusilados por la Gestapo.

Aunque el 23 de mayo no fue derribado ningún *Zerstörer*, tres resultaron dañados y cinco tripulantes fueron heridos, entre ellos el Oblt.

Günther Specht, *Gruppenadjutant* del I/ZG 26, y su operador de radio/ametrallador. Tras haber conseguido ya derribar tres cazas de la RAF sobre Calais, las heridas de Specht, además de los daños sufridos por su aparato, le obligaron a aterrizar entre Calais y Boulogne (¿tal vez cerca de donde cayó el Spitfire de Roger Bushell?).

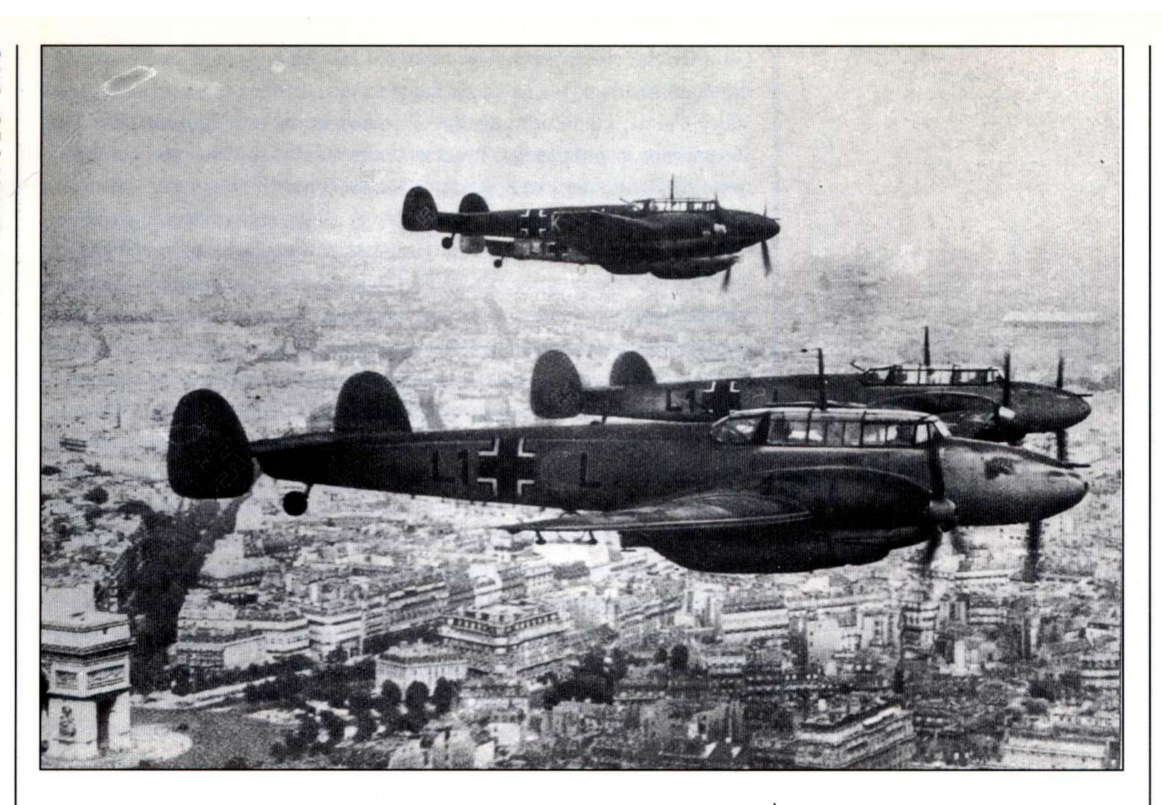
Specht había inaugurado su registro el 29 de septiembre de 1939 derribando dos Hampden sobre el Golfo de Alemania, cuando el I/ZG 26 estaba todavía equipado con el Bf 109D. El 3 de diciembre derribó un Wellington en la misma zona, pero el fuego defensivo de su oponente le produjo graves heridas en la cara, a consecuencia de las cuales perdió el ojo izquierdo. Ahora, herido por segunda vez, volvería posteriormente a reincorporarse al frente pilotando monoplazas, hasta el día de Año Nuevo de 1945 en que fue dado por desaparecido durante el ataque contra los aeródromos aliados.

El día después del aterrizaje forzoso de Specht, fue herido otro veterano del Bf 109D del Mar del Norte. De hecho, el Oblt. Rolf Kaldrack ya había conseguido tres victorias en España con la Legión Cóndor antes de reclamar uno de los Wellington derribados en la "Batalla del Golfo de Alemania" formando parte del entonces JGr. 101. Ahora, como *StKap* de la 4ª/ZG 1, sobrevivió al aterrizaje forzoso que tuvo que efectuar el 24 de mayo en Trier a causa de los daños sufridos en combate durante una operación de *freie Jagd*, reincorporándose al frente de su *Staffel* en la Batalla de Inglaterra.

Otro incidente que tuvo lugar 48 horas después tuvo consecuencias más trágicas. Para aquel entonces, cuando habían transcurrido quince días de la campaña, la mayoría de los *Zerstörergruppen*, si no todos, se habían trasladado a bases más avanzadas en territorio ocupado para seguir el avance de las fuerzas terrestres, y el I/ZG 2 se había establecido tem-

Sin embargo, la amenaza de las incursiones aéreas aliadas seguía tomándose en serio. Aquí vemos otros aparatos del *Gruppe* que están siendo cuidadosamente camuflados entre un pequeño grupo de árboles.





París, declarada ciudad abierta, proporciona un telón de fondo ideal para esta fotografía de propaganda que muestra a una *Schwarm* de aparatos del V(Z)/LG 1 pasando sobre el Arc de Triomphe (al fondo a la izquierda). Algún censor de la época de la guerra intentó alterar esta fotografía, pero sólo consiguió borrar parcialmente las letras del código individual de los aviones. Por lo demás, es posible distinguir con claridad el emblema del *Gruppe* y el resto de los códigos de unidad.

poralmente en Neufchateau, en Bélgica. Allí, el 26 de mayo, el *Gruppe* sufrió una incursión de hostigamiento a cargo de una pareja de Blenheim de la RAF. Esta afrenta era más de lo que el *Kommandeur*, Maj Johannes Gentzen, estaba dispuesto a soportar. Ordenando urgentemente al *Gruppenadjutant* que le siguiese, se dirigió a toda prisa hacia el único Bf 110 de la *Stabschwarm* que estaba en condiciones de despegar. Ambos hombres subieron a bordo y despegaron inmediatamente en persecución de los Blenheim que ya emprendían el regreso a su base.

Con la prisa, ninguno de los dos hombres se había ajustado adecuadamente las correas de sujeción. En la forzada maniobra de despegue, la cola del Bf 110 cortó las copas de los árboles que bordeaban el aeródromo y el aparato capotó de lado en el suelo, causando la muerte instantánea de sus dos ocupantes. Así acabó sus días el primer As de la Luftwaffe.

Durante aquella última semana de mayo, con la evacuación de Dunkerque en marcha, la actividad aérea estuvo centrada principalmente a lo largo de la costa del Canal. En total contraste con la impresión de los soldados de la Fuerza Expedicionaria Británica, quienes se quejaban amargamente de la ausencia de la RAF sobre Dunkerque, los pilotos de *Zerstörer* que regresaban de la costa hablaban de que los cielos estaban "llenos de aviones enemigos". Tanto el I/ZG 1 como el I/ZG 52 sufrieron múltiples bajas en la zona, mientras que otros pilotos que sobrevivieron a los primeros encuentros con los Spitfire de la RAF empezaron a darse cuenta de lo poco maniobrables y vulnerables que eran en realidad sus Bf 110.

A pesar de todo, sorprendentemente las bajas no estuvieron totalmente desequilibradas. El 31 de mayo, una sola *Schwarm* de la 5ª/ZG 26, al mando de su *Staffelkapitän* (y futuro as del *Zerstörer*) Oblt. Theodor Rossiwall, sorprendió frente a la costa de Dunkerque a un desordenado



Persiguiendo al Ejército francés hacia el Sur, el piloto de este Bf 110 vira a baja altura sobre lo que parece ser un carro de combate Somua S-35 sorprendido a campo abierto en una carretera rural.

grupo de Spitfire que les superaban diez veces en número y derribaron a cinco de ellos sobre el Canal. Al día siguiente, el II/ZG 76 superó esta marca en dos victorias, reclamando el derribo de siete cazas de la RAF, incluyendo uno que fue abatido directamente sobre las playas de evacuación. Siguiendo a su víctima en su descenso, el Oblt. Heinz Nacke tuvo la satisfacción de ver cómo el Spitfire se estrellaba en llamas entre las dunas, pero entonces tuvo que enfrentarse al fuego de las armas ligeras de las furiosas tropas que estaban en tierra.

La evacuación de Francia de la Fuerza Expedicionaria Británica, que terminó a medianoche del 2/3 de junio, marcó el final de la primera parte de la campaña del oeste. Había costado a la *Zerstörerwaffe* más de 60 Bf 110. Durante las tres semanas que siguieron, hasta el alto el fuego definitivo, que estuvieron ocupadas principalmente en hostigar al Ejército francés en constante retirada, el número de bajas fue mucho menor. Aproximadamente media docena de *Zerstörer* fueron derribados en combate con cazas de *l'Armée de l'air*... mientras que otros cinco fueron derribados ¡por la Fuerza Aérea suiza!

Los suizos, estrictamente neutrales, habían guardado celosamente su neutralidad desde el principio, y durante la campaña de Francia se había producido un notable aumento del número de aviones extranjeros que sobrevolaban su territorio. Especialmente culpables de esas transgresiones eran los bombarderos He 111 de la Luftwaffe. Era frecuente que cuando habían sufrido daños durante sus incursiones contra el sur de Francia, y ansiosos por alcanzar sus bases, no vacilasen en recortar el trayecto de vuelta en unos cuantos kilómetros atravesando el saliente suizo al oeste de Basilea. Los suizos fueron igualmente diligentes en defender su espacio aéreo, atacando a estos intrusos siempre que les fue posible, y consiguiendo derribar a varios de ellos.

Hermann Göring, encolerizado, decidió darles una lección, y el II/ZG fue enviado hacia el sur para encargarse del trabajo. El 4 de junio, 28 Bf 110 escoltaban a un único He 111 a través de las Montañas de Jura en un intento deliberado de provocar que los cazas suizos entrasen en el espacio aéreo francés. Cuando esta treta fracasó, la formación alemana se aventuró a cruzar la frontera neutral. La respuesta de la Fuerza Aérea suiza no se hizo esperar, lanzando a sus alertados Bf 109E contra la formación. Los combates que siguieron terminaron en un honroso empates: fueron derribados un Bf 109E y un Bf 110.

Cuatro días después, el *Gruppe* del Hptm. Dickoré recibió la orden de intentarlo de nuevo. Después de derribar, con cierta falta de deportividad, un solitario aparato de reconocimiento suizo EKW C-35 sobre Pruntrut, las tres *Staffeln* del II/ZG 1 formaron tres círculos defensivos independientes, a alturas de 2.000, 4000 y 6.000 metros sobre la parte suiza del macizo de Jura, y esperaron el desarrollo de los acontecimientos. Éstos no se hicieron esperar mucho tiempo. Una patrulla suiza de Bf 109E llegó desde una altitud superior, lanzándose en picado contra los círculos defensivos desde 7.000 metros de altura. En esta ocasión también fue derribado uno de los cazas suizos, aunque su piloto malherido consiguió efectuar un aterrizaje forzoso con su *Emil* en Bözingen-Biel, pero en esta ocasión cuatro Bf 110 no consiguieron regresar. Prudentemente, tal vez, el *Generalfeldmarschall* Göring no insistió en un tercer intento.

EL PRIMER REVÉS

Si el reciente avance de los *Zerstörer* hasta la costa del Canal había puesto al descubierto las primeras grietas en la armadura del Bf 110, las siguientes operaciones a través de esta estrecha franja de agua y sobre los cielos del sur de Inglaterra iban a hacer saltar en pedazos la reputación de los caballos de batalla, orgullo de Göring.

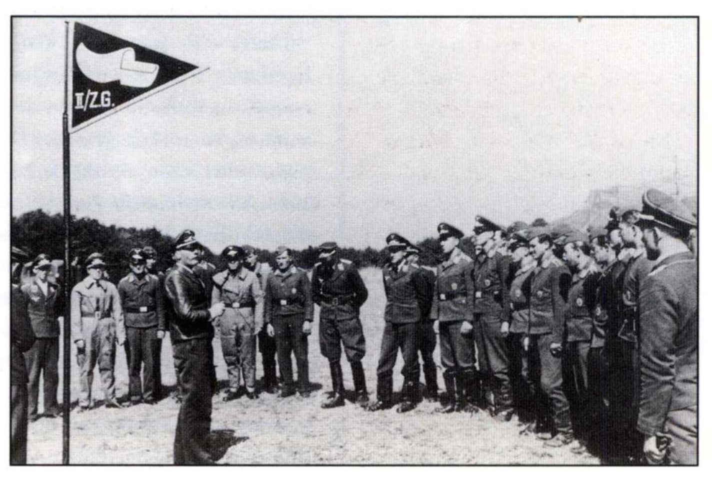
Un primer y sutil cambio se había producido ya al final de la campaña de Francia. El aumento del número de incursiones de bombardeo nocturno de la RAF sobre Alemania había provocado que alguien en el RLM volviese a leer con más cuidado el informe redactado por un tal Hptm. Wolfgang Falck, describiendo los rudimentarios experimentos de caza nocturna que habían sido realizados por su *Zerstörergruppe* durante su breve estancia en Dinamarca en el mes de abril.

Lo que nadie podía saber todavía era que aquélla iba a ser la última vez que los Zerstörer operasen en el frente como una fuerza cohesionada. Las depredaciones que sufriría durante las semanas siguientes acabarían por demostrar de una vez por todas que el concepto del caza pesado, que había tomado forma en el Bf 110, era insostenible.

Aunque se conseguirían algunos éxitos individuales, y los registros personales de algunos pilotos seguirían aumentando, la historia del *Zerstörer* en la Batalla de Inglaterra estuvo formada por poco más que un continuo catálogo de bajas. Al terminar, muchos más *Gruppen* serían transferidos a las fuerzas de caza nocturna (donde el Bf 110 iba a encontrar su verdadero hueco), mientras que otros serían desplegados para operar en adelante como cazabombarderos. Sin embargo, el fracaso total del Me 210 como sustituto previsto del Bf 110, significó que este último avión tuviese que ser el elegido para equipar a la resucitada *Zerstörergeschwader* de los años centrales de la guerra, y continuaría prestando servicio en primera línea hasta mediados de 1944.

El objetivo de la primera fase de la batalla era anular el tráfico marítimo británico por el Canal. Con este propósito, se creó un grupo de combate mixto especial compuesto por bombarderos Do 17 y Stuka Ju 87, completado con su propia escolta de Bf 109. Aunque a esta unidad no se le agregó ningún *Zerstörergruppe*, las operaciones de los Bf 110 se realizaron frecuentemente en apoyo de sus acciones y conjuntamente con éstas. De este modo, los *Zerstörer* pasaron las tres últimas semanas de julio de 1940 sobre el Canal y los puertos de las ciu-

Los tres *Gruppen* de la ZG 26 participaron activamente en las operaciones sobre el Sur de Inglaterra. Aquí se ve al Hptm. Ralph von Rettbnerg, *Gruppenkommandeur* del II/ZG 26, dando instrucciones a sus tripulaciones para la siguiente misión. El emblema de la unidad con el "zueco" destaca en el banderín que siempre ondeaba en el exterior del Cuartel General del *Gruppe*.



dades costeras de la costa sur de Inglaterra. Incluso durante esta primera etapa, las tres constantes que marcarían el paso del Bf 110 por la Batalla de Inglaterra resultaban ya evidentes: el círculo defensivo, el constante aumento del número de bajas y las reclamaciones exageradas de aviones enemigos derribados.



El pie original de esta fotografía alemana la describe como "Aparatos Bf 110 del I/ZG 52 a punto de despegar para una salida contra Inglaterra". Sin embargo, cuando comenzó la Batalla de Inglaterra, el *Gruppe* había cambiado su designación por la de II/ZG 2, aunque –como atestigua el "A2+KH", al que se ve en segundo plano– sus aparatos todavía llevaban el emblema y los códigos del fuselaje de la unidad original.

En primer lugar, el círculo defensivo. Los pilotos de la RAF decían que los *Zerstörer* formaban círculos a la menor ocasión. El 10 de julio, eso fue exactamente lo que hicieron 30 Bf 110 del III/ZG 26 cuando se aproximaron a ellos "nada más que tres Hurricane! Sin embargo, para hacer honor a la verdad, debe decirse que el llamado "círculo defensivo" era también una maniobra de señuelo, con la que se llenaba una gran porción de espacio aéreo con una importante masa de aviones volando en círculo. Estas maniobras "de enjambre" tendían a atraer como imanes a los cazas enemigos, y por lo tanto conseguían su objetivo principal, que era aliviar la presión sobre los bombarderos a los que acompañaban.

En ocasiones, los Spitfire y Hurricane de la RAF que atacaban estas formaciones eran repelidos por los Bf 109 que volaban a mayor altura, lo que contribuía a fomentar la difundida opinión de que era necesario que los mismos cazas de largo alcance contasen también con una escolta de cazas. El círculo defensivo era también utilizado ocasionalmente como procedimiento de avance que combinaba una mayor seguridad, haciendo que el remolino de aparatos "avanzase" lentamente hacia su objetivo.

Pero, pese a estas medidas, los *Zerstörergruppen* empezaron inmediatamente a sufrir cada vez más bajas en combate, al principio en pequeño número, aunque preocupante: el 9 de julio, los III/ZG 26 y el V(Z)/LG 1 perdieron un aparato cada uno, tres el II/ZG 26 el 10 de julio, y cuatro el III/ZG 76 el 11 de julio. Entre estos últimos estaba el Bf 110 pilotado por el Oblt. Hans-Joachim Göring, sobrino del *Generalfeldmarschall*, que se estrelló en las colinas que rodean los astilleros navales del Puerto de Portland después de una escaramuza fatal con Hurricane del 87º Sqn. sobre la Bahía de Weymouth.

Tras haber conseguido prácticamente cerrar el Canal, la Luftwaffe empezó a prepararse para el *Adlertag* (el día del águila), que pondría en movimiento la fase siguiente de la ofensiva contra Gran Bretaña y cuyo objetivo era arrebatar a la RAF la supremacía en el aire.

En los días previos al *Adlertag*, los *Zerstörergruppen* estuvieron ocupados en intensos combates. El 8 de agosto, durante uno de los últimos combates importantes contra los convoyes, se concedieron al I/ZG 2 y al V(Z)/LG 1 18 victorias. Setenta y dos horas después, el I y el II/ZG 2 formaron parte de la escolta de la mayor incursión de bombardeo a través del Canal montada por la Luftwaffe hasta la fecha. A pesar de haber adoptado un círculo defensivo común de unos 60 Bf 110, los *Gruppen* perdieron seis de sus aparatos, entre cuyos pilotos estaba el jefe de la formación y *Kommandeur* del I/ZG 2, Maj Ernst Ott.

Más al Este, aquel mismo día 11 de agosto, cazabombarderos del EGr 210 eran escoltados por elementos del I/ZG 26. Su líder, Hptm. Johann

Hans Kogler, *StKap* de la 1ª/ZG 26, también fue derribado, aunque fue después rescatado del mar frente a las costas de Essex por el servicio alemán de rescate aeronaval y sobreviviría llegando posteriormente, cuatro años después, a *Geschwaderkommodore* de la ZG 26. En la otra cara de la moneda, el 12 de agosto se produjo la quinta victoria del Lt. Rolf Hermichen, de la 9ª/ZG 76, que más adelante se convertiría en *Experte* a bordo de los cazas monoplazas y recibiría la Cruz de Caballero, terminando la guerra con un total de 64 victorias, de las cuales no menos de 26 fueron valiosos bombarderos pesados norteamericanos.



El emblema del III/ZG 26 era una mariquita sobre un diamante, como se ve aquí, adornando uno de los Bf 110 de la unidad.

El 13 de agosto se lanzó por fin la operación *Adlertag,* pero el mal tiempo, que ya había motivado varios retrasos, provocó que el cuidadosamente sincronizado ataque se convirtiese en un verdadero caos. Como había ocurrido en la invasión de Noruega, se enviaron órdenes de regresar, que sólo consiguieron aumentar la confusión. La ZG 26 recibió disciplinadamente las órdenes y regresó a sus bases, dejando sin protección a la formación que escoltaba, 74 Do del KG 2. En otros lugares, fueron los bombarderos los que recibieron el mensaje. El V(Z)/LG 1 voló hasta Portland en un espléndido aislamiento, sin darse cuenta de que las oleadas de Ju 88 del KG 54 que debían seguirle estaban todavía en tierra en sus aeródromos del oeste de París.

Aunque los diversos *Zerstörergruppen* que participaron en la operación reclamaron optimistamente el derribo de más de 30 cazas de la RAF, la realidad de la ofensiva del *Adlertag* fue que había costado a la Luftwaffe 13 Bf 110. Göring estaba furioso, pero todavía no estaba dispuesto a aceptar las evidentes limitaciones de sus queridos "caballos de batalla" como cazas de escolta a larga distancia (su falta de velocidad y de maniobrabilidad habían quedado cruelmente en evidencia), y en lugar de ello prefirió castigar a sus jefes de unidad.

Cuarenta y ocho horas después, los sucesos del 15 de agosto contribuirían poco a mejorar el humor del recientemente ascendido *Reichsmarschall.* Esta fecha marcó el día más negro de toda la historia del *Zerstörer*. Al terminar aquella jornada, casi 30 Bf 110 –el equivalente a un *Gruppe* completo– habían sido derribados o habían sufrido daños que hacían imposible su reparación. Entre los que no regresaron estaban tres *Gruppenkommandeure*.

Algunas tripulaciones del II/ZG 76, no contentos, al parecer, con sus famosas "Fauces de tiburón", decidieron pintar las banderas de las naciones contra las que habían combatido (o donde habían establecido su base) debajo de la cabina de sus aparatos. Éste, perteneciente a la 5ª *Staffel* ("M8+BN") ya lleva las banderas de Bélgica y Francia. Al aumentar el número de campañas en que participó el *Gruppe*, también lo haría la fila de banderas. Al regresar al Mar del Norte tras haber servido en el Mediterráneo, algunos de sus aviones lucían hasta nueve banderas: Bélgica, Francia, Gran Bretaña, Holanda, Grecia, Irak, Yugoslavia, Noruega y Dinamarca.



Uno de los más importantes ataques concentrados del día debía ser el golpe por sorpresa que sería la entrada en la Batalla de la *Luftflotte* (Flota Aérea) 5. Resultó todo menos eso. Erróneamente informado por la inteligencia alemana de que la totali-

dad del Mando de Caza de la RAF estaría totalmente empeñado en el sur, el *Generaloberst* (Capitán General) Hans-Jürgen Stumpff lanzó a sus *Kampfgruppen* con base en Escandinavia a través del Mar del Norte a atacar el supuestamente indefenso noreste de Inglaterra. Iban escoltados por 21 Bf 110D del I/ZG 76 del Hptm. Restemeyer procedentes de Stavanger.

Mucho más torpes de maniobrar que los aparatos de la versión estándar del *Zerstörer* a causa de sus enormes depósitos de combustible situados en la panza, los *Dackelbäuche* tuvieron pocas oportunidades cuando, de pronto, fueron interceptados por escuadrones de Spitfire y Hurricane frente a las costas de Northumberland. Siete de ellos fueron derribados, entre los que estaba el avión pilotado por el *Kommandeur*, que saltó en pedazos a causa de la explosión de los gases de su casi agotado depósito de combustible ventral tras ser alcanzado por los disparos del Spitfire I pilotado por el futuro as australiano Flg. Off. Des. Sheen, del 72º Sqn.

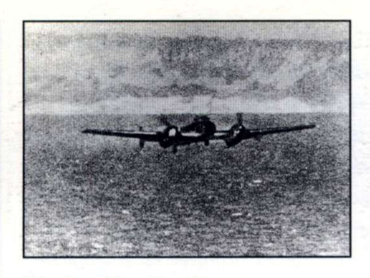
Poco sirvió como recompensa que los miembros supervivientes del *Gruppe* (entre los que estaban los futuros ases de la caza nocturna Reinhold Eckhardt, Gustav Uellenbeck y Helmut Woltersdorf, y los *Experten* de la *Jagdwaffe* (Fuerza de caza) Gordon Gollob y Leo Schuhmacher) reclamasen al menos el derribo de nueve cazas enemigos, especialmente si hubiesen sabido que las pérdidas totales de la RAF ascendieron a un solo Hurricane que tuvo que efectuar un aterrizaje forzoso. No es sorprendente, que no se volviesen a intentar más incursiones como ésta a través del Mar del Norte. A primeros de septiembre, el I ZG/76 partió de Noruega en dirección a su patria, convirtiéndose así en el segundo *Zerstörergruppe* que era desplegado como unidad de caza nocturna.

Sólo durante la jornada del 16 de agosto se perdieron ocho Bf 110. Uno de ellos era el avión pilotado por el Maj Harry Carl, del II/ZG 2, que se estrelló al aterrizar de vuelta en Francia tras haber sufrido daños sobre el Canal. Ninguno de sus ocupantes sobrevivió, y Carl era el segundo *Gruppenkommandeur* de la ZG 2 que perdía la vida en el espacio de cinco días. El 16 de agosto fue también la fecha en la que el Flt. Lt. J. B. Nicholson, del 249º Sqn, ganó la única Cruz Victoria concedida a un piloto del Mando de Caza, al permanecer a bordo de su Hurricane en llamas para derribar un Bf 110 cerca de Gosport. Por desgracia, los archivos que sobrevivieron a la guerra dan pocas pistas sobre la identidad de la unidad de *Zerstörer* implicada en dicha acción.

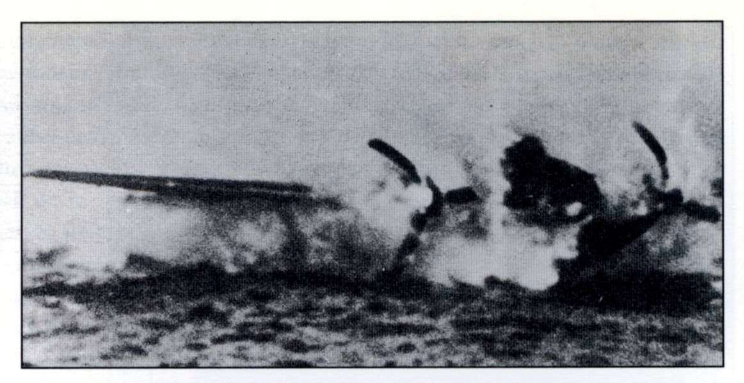
La pausa del 17 de agosto sirvió para resaltar las bajas sufridas 24 horas más tarde, cuando la ZG 26 perdió 15 Bf 110 en el que desde entonces sería conocido como "el día más duro" de la batalla. El Hptm. Herbert Kaminski, *StKap* de la 2ª/ZG 26, fue incluido inicialmente en la lista de desaparecidos. Sin embargo, él y su ametrallador trasero habían sobrevivido después de que su aparato cayese en aguas del Canal frente a la costa de Dunkerque, y fueron posteriormente recogidos por un dragaminas alemán. Kaminski –que era apodado "El último Prusiano"–, a quien se había concedido la Cruz de Caballero, llegaría a mandar el II/ZG 76 duran-

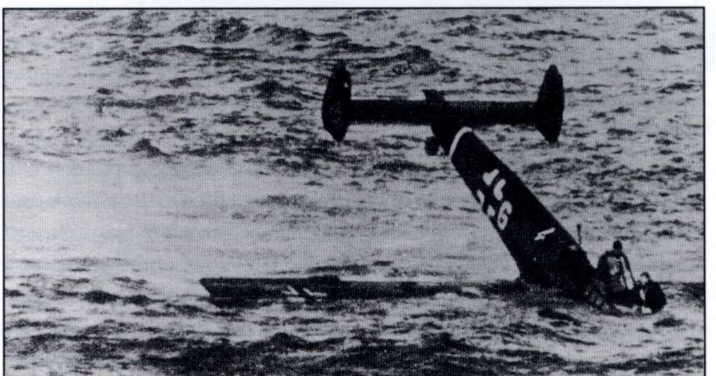


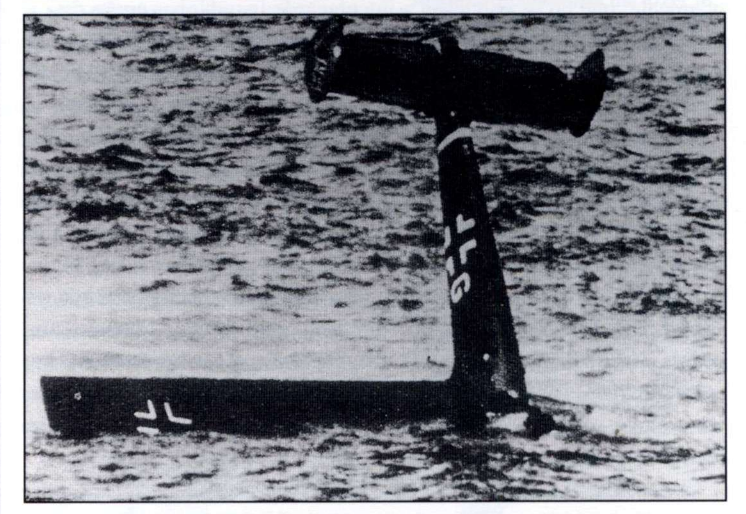
Una *Schwarm* de Bf 110 del II/ZG 76 despega de su base en una de las islas del Canal para realizar otra misión sobre el sur de Inglaterra.

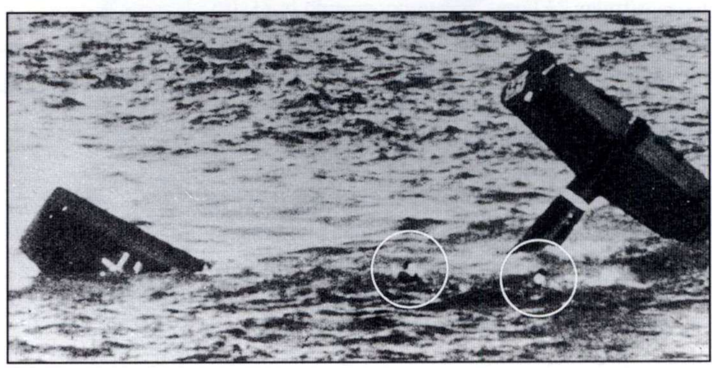


Muchos *Zerstörer* fueron derribados sobre Inglaterra, mientras que otros sufrieron daños tan graves que no consiguieron regresar al otro lado del Canal. Pocas veces se consiguió captar en fotografía el final de algunos de ellos, como en el caso del "G amarillo" (¿) que aquí se ofrece. Las referencias sobre la identidad exacta del avión difieren, pero una fuente afirma que esta dramática secuencia fotográfica, tomada, desde el lado francés del Canal, muestra los últimos momentos de un aparato de la 6ª/ZG 76 pilotado por el *Feldwebel* Jakob Birndorfer. Si éste fuera el caso, el incidente debió de producirse al principio de la Batalla, y la tripulación fue rescatada, ya que Birndorfer perdió la vida después, en un aterrizaje forzoso en la Isla de Wight el 15 de agosto de 1940. Otra fuente sugiere que este Bf 110 podría ser el Wk-Nr 3263 del III/ZG 26, derribado sobre el Canal el 25 de septiembre. En este caso, la tripulación (fotografiada en el agua en la última imagen) fue rescatada sana y salva por el *Seenotdienst*.









te los fatídicos días de 1943-1944 en la "desesperada" defensa del Reich.

A lo largo de todo este lamentable catálogo de bajas, algunos pilotos siguieron aumentando sus registros de victorias. El Lt. Botho Sommer y el *Feldwebel* Walter Scherer, pertenecientes ambos al III/ZG 76, consiguieron sus victorias número cinco el día 18 de agosto, mientras que el máximo anotador del *Gruppe,* Oblt. Baagoe, mantuvo su primer puesto al elevar su total a nueve victorias. La estrella ascendente del vecino II/ZG 76 era un tal Hans-Joachim Jabs, un futuro *Experte* de la caza nocturna que se hizo acreedor a las Hojas de Roble.

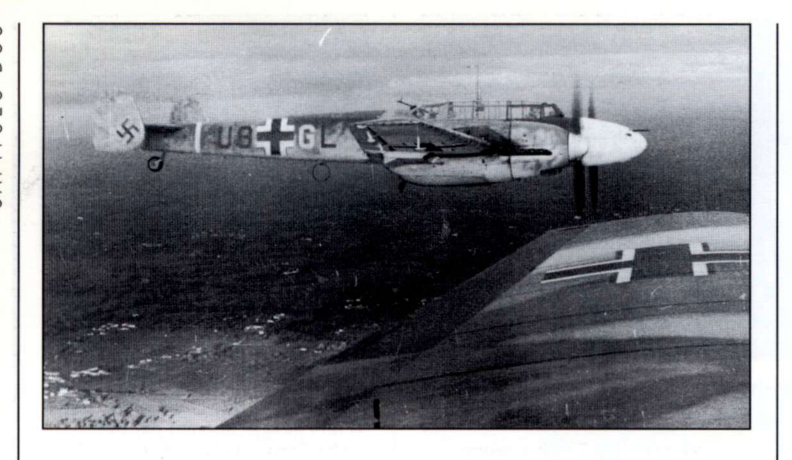
Tras su desastrosa correría a través del Mar del Norte del 15 de agosto, el I/ZG 76 empezó inmediatamente a sustituir sus voluminosos depósitos "Dackelbauch" por los de tipo lanzable, más pequeños, como el que lleva el aparato del Uffz. Heinz Fresia, de la 2ª *Staffel*. Obsérvese el emblema de la *Staffel*, una mariquita.

Después del 18 de agosto se produjo una importante reducción en el número de operaciones en que participaron los *Zerstörer*. Su aparente ausencia se ha comparado a menudo con la simultánea desaparición del Ju 87 de la Batalla de Inglaterra. Pero mientras que el Stuka tuvo que ser retirado porque sencillamente no podía sobrevivir en el entorno hostil que reinaba en el sur de Inglaterra a finales del verano de 1940, el motivo de la disminución de la actividad de los Bf 110 era mucho más prosaica. Los aparatos de reemplazo no bastaban para cubrir las bajas. Simplemente no había bastantes *Zerstörer* disponibles.

A pesar de todo, Göring insistía en que sus operaciones debían continuar, y ordenó que los cazas bimotores fuesen empleados "allí donde el radio de acción de los aparatos de un solo motor no fuese suficiente". En realidad, estaba enviando sus *Zerstörer* todavía más dentro de la guarida del león. El *Reichsmarschall* no se dignó a aclarar la manera exacta en que debían cumplimentar esta orden, a la vez que evitaban sufrir más bajas. Su edicto en el que se ordenaba que, a fin de inculcar un más intenso sentido de agresión, la famosa maniobra del círculo defensivo debía ser denominada a partir de aquel momento "círculo ofensivo" fue recibido por las tripulaciones con una especie de perplejo silencio.

No era la falta de agresividad, sino la falta de aviones, lo que mantuvo en un mínimo las bajas de los *Zerstörer* durante los días siguientes. Pero el 25 de agosto fueron derribados nueve Bf 110, cinco de los cuales eran aparatos de la ZG 2 a los que se había encomendado la misión de escoltar a los Ju 88 sobre Dorset. Cinco días después el objetivo era la fábrica de Vauxhall en Luton. Esta vez fue el II/ZG 76 el que sufrió el mayor número de bajas, entre ellas las de un *Staffelkapitän* que perdió la vida y otro (Heinz Nacke) que fue herido. Ésta fue también la operación que costó la vida al ObFw. Georg Anthony, de la 4ª *Staffel*, cuyas tres victorias contra los aparatos de *l'Armée de l'air* han sido relatadas anteriormente.

El último día de agosto se produjo un raro momento de éxito colectivo para los *Zerstörer.* El V(Z)/LG 1 y el III/ZG 26 escoltaron a los Do 17 que efectuaron incursiones de bombardeo contra Debden y Duxford respectivamente, y no sólo las bajas de bombarderos fueron mínimas, sino que los Bf 110 reclamaron haber derribado 13 cazas de la RAF, lo cual estaba a la altura de las circunstancias. Por su parte, perdieron tres aviones, y otros cinco sufrieron daños. Entre los últimos estaba el aparato del



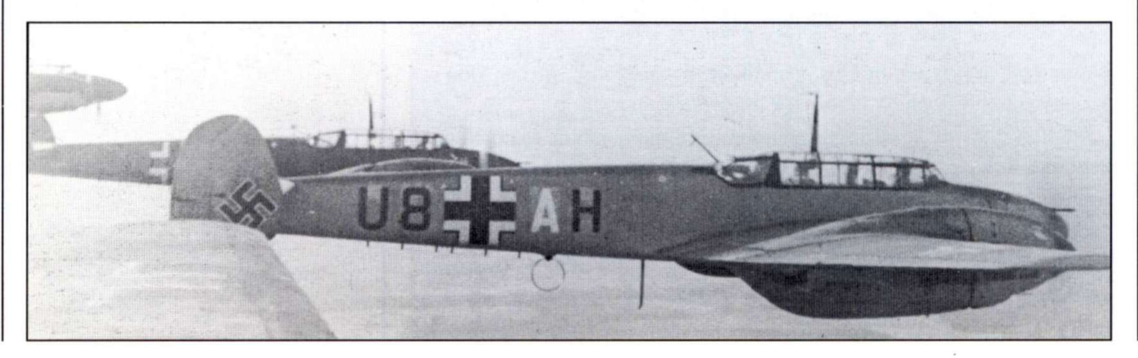
Esta fotografía aérea del "*Gustav-Ludwig*" de la 3ª *Staffel* muestra perfectamente la alta visibilidad de los distintivos blancos aplicados provisionalmente a muchos aparatos de la ZG 26.

Oficial Técnico del III/ZG 26, que efectuó un aterrizaje forzoso en Arques al regresar. Pero el piloto, Oblt. Georg Christl, salió ileso, y más adelante mandaría con gran éxito el *Gruppe* en el norte de África.

A pesar de las exhortaciones del *Reichsmarschall*, la escalada de las operaciones de los *Zerstörer* declinó inexorablemente durante el mes de septiembre mientras los *Gruppen* continuaban su desgaste. El mes terminó como había empezado, con un elevado número de bajas –15 aviones fueron derribados tanto el 4 como el 27 de septiembre–. A pesar de todo, los registros de algunos pilotos seguían aumentando. Un cuarto nombre que se uniría al triunvirato formado por Baagoe, Jabs y Nacke, en la lista de pilotos de *Zerstörer* cuyo número de victorias alcanzaba cantidades de dos cifras en 1940, fue el del Oblt. Wilhelm Herget, de la 6ª/ZG 76, que también estaba destinado a alcanzar posteriormente fama en las filas de la caza nocturna.

Sin embargo, a diferencia de sus camaradas de la Jagdwaffe, muchos de los cuales eran ya nombres famosos altamente condecorados, los primeros ases del *Zerstörer* permanecieron en un relativo anonimato para el público alemán, en general, y quedaron relegados a un segundo plano en cuanto a las medallas. Muchos de ellos, desde los tiempos de Falck, habían recibido la Cruz de Hierro de primera clase. Pero allí se habían parado; y ahora cuando, por fin, había llegado el momento de conceder las primeras Cruces de Caballero a los tripulantes de los *Zerstörer*, el *Reichsmarschall* (siguiendo acaso el principio de la zanahoria atada al palo) decidió imponérselas a sus jefes de unidad, ¡los mismos oficiales que pocas semanas antes habían sido el objeto de sus iras por sus "pésimas dotes de mando"!

Aunque desprovisto de cualquier clase de distintivo táctico, el "U8+AH" de la 1ª/ZG 26 muestra evidencias de un anterior código de fuselaje distinto en los laterales de su *Hellblau*. Sin embargo, se desconoce si el *Anton-Heinrich* era un aparato nuevo, encima de cuyo código de cuatro letras aplicado en fábrica se había pintado el de la unidad, o si se trataba de un avión de reemplazo procedente de otra unidad.





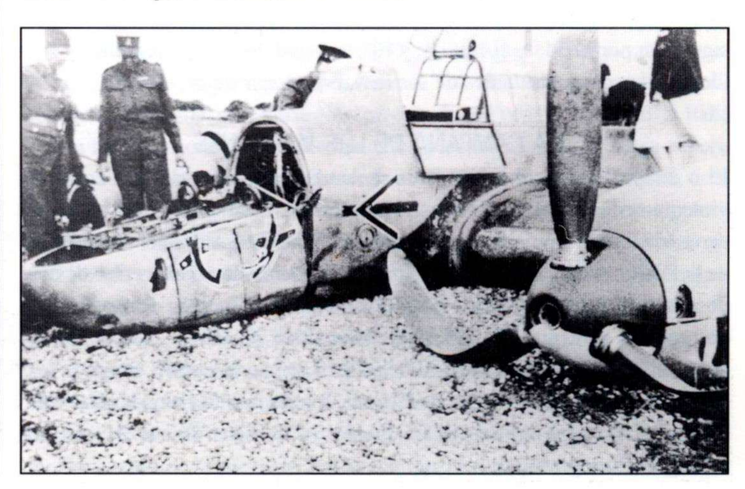
Uno de los quince Bf 110 que la ZG 26 perdió el 18 de agosto de 1940 –"el día más duro"– fue el "3U+EP" del Lt. Hans-Joachim Kästner, que efectuó un aterrizaje forzoso cerca de Newchurch, en Kent, tras haber sido dañado por cazas de la RAF.

Por lo tanto, las tres primeras Cruces de Caballero de la *Zerstörerwaffe*, concedidas en septiembre de 1940, fueron para los *Gescwaderkommodore* más antiguos: Joachim-Friedrich Huth, antiguo jefe de la ZG 26 y recientemente nombrado para ocupar el puesto de *Jagdfliegerführer 2;* Johann Schalk, que había sustituido a Huth al frente de la ZG 26, y Walter Grabmann, de la ZG 76 (debe hacerse notar que este último había añadido ahora seis victorias más a las seis que había conseguido en España).

Cuatro de las otras seis Cruces de Caballero concedidas antes de que terminase el año 1940 correspondieron también a altos jefes, tres de ellas a *Gruppenkommandeure* que también eran ases por derecho propio. Sólo dos fueron a parar a manos de oficiales de graduación relativamente inferior, dándose el caso de que los dos eran miembros de la 6ª/ZG 76: el *StKap* Hptm. Heinz Nacke, por sus 12 victorias, y el *Staffelführer* en funciones, Oblt. Hans-Joachim Jabs, que había sucedido en el mando a Nacke cuando fue herido y cuyas 19 victorias hacían de él el máximo anotador a bordo del *Zerstörer*.

A decir verdad, era un escaso reconocimiento oficial para una fuerza que tenía tras de sí un año de duras campañas, una fuerza que había sobrepasado todas las expectativas en Polonia, se había superado a sí misma sobre el Golfo de Alemania y Noruega, cumplido su deber en Francia y que había combatido casi hasta su aniquilación sobre Inglaterra.

Las cifras nunca pueden contar toda la historia, pero la estadística de la Batalla de Inglaterra es tan concisa como elocuente. La Luftwaffe había comenzado la Batalla con 237 *Zerstörer* Bf 110... y había perdido nada menos que 223 durante la misma.



Otro de los que no consiguieron regresar aquel día fue el avión del Oblt. Rüdiger Proske, *Gruppenadjutant* del I/ZG 26. Proske había heredado el "U8+BB" de su antecesor, Günther Specht, que había sido herido en Francia. Tras haberse visto obligado a aterrizar cerca de Lydd, también en Kent, las cuatro ametralladoras MG 17 han sido ya retiradas. Pero a pesar de que le falta la parte superior del capot, se puede ver claramente parte del emblema de la *Gruppenstab*, al igual que el "lápiz con alas", que era un irónico comentario gráfico sobre las obligaciones burocráticas de Specht.

EL CONTINUO DECLIVE

El final de la Batalla de Inglaterra iba a provocar el desmembramiento de la *Zerstörerwaffe*. Incapaz de defenderse contra el ataque resuelto de un caza monomotor, excepto sólo bajo las circunstancias más ventajosas, el Bf 110 debía encontrar una nueva forma de empleo. Por lo tanto, los tres *Gruppen* volverían a ser empleados en un cometido más adecuado en el que ya habían sido empleados anteriormente: las patrullas costeras y la escolta de convoyes, donde la única oposición con la que podrían encontrarse serían pequeñas formaciones de bombarderos enemigos. El III/ZG 76 ya había dejado en octubre la costa del Canal, trasladándose a Stavanger, en Noruega, para ocupar el lugar que había dejado el I/ZG 76. El II/ZG 76 y el III/ZG 26 también fueron destinados a cometidos de patrulla marítima y de escolta en el Golfo de Alemania y en el Mediterráneo respectivamente. Además, la Batalla de Inglaterra había dado fin al largo idilio de Göring con el *Zerstörer*. El *Reichsmarschall* estaba decepcionado por el mal papel que habían hecho sus "caballos de batalla" y tenía ahora otras prioridades. La creciente fuerza de las incursiones nocturnas de la RAF sobre Alemania puso en evidencia la incapacidad de la Luftwaffe para contenerlas, y para reforzar las defensas nocturnas del Reich, los cinco *Zerstörergruppen* restantes serían incorporados a las fuerzas de caza nocturna a lo largo de los meses siguientes.

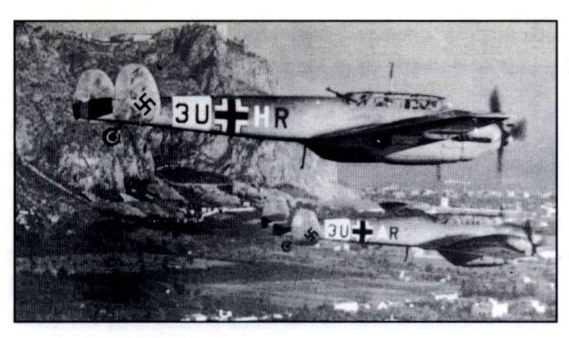
Así pues, a principios de 1941, cuando la mente de Hitler estaba firmemente concentrada en la próxima ofensiva contra la Unión Soviética, la antaño potente *Zerstörerwaffe* había quedado reducida a una colección meramente defensiva de unidades dispares y ampliamente dispersadas. Pero entonces surgieron los sucesos de los Balcanes. El inoportuno ataque de Mussolini contra Albania, y la incierta lealtad de Yugoslavia, obligaron al *Führer* a intervenir. La *Luftflotte* 4 recibió orden de preparar una fuerza aérea de ataque para apoyar las invasiones de Yugoslavia y Grecia por las fuerzas terrestres. De pronto, volvía a ser necesario contar con un caza de largo alcance. El I/ZG 26 y el II/ZG 26 ya habían cambiado su designación por la de I y II/NJG 4, y fueron rápidamente reintegrados a sus identidades originales antes de ser enviados al sureste de Europa.



Los aparatos de la 4ª/ZG 76 alineados al final de la campaña de los Balcanes. Además de las "Fauces de tiburón" pintadas en color rojo intenso, estos aviones llevan también la parte superior del morro pintada de blanco y las góndolas motrices pintadas de amarillo. Obsérvense también los depósitos auxiliares de combustible de 900 litros instalados bajo las alas.

La campaña de los Balcanes

El 6 de abril se inició la campaña de los Balcanes por el norte con una violenta serie de bombardeos contra Belgrado. Escoltando a los bombarderos, el I/ZG 26 se encontró cara a cara con Bf 109 pilotados por extranjeros, de la Fuerza Aérea yugoslava. El Uffz. Siegleder reclamó el derribo de dos de aquellos *Emil* extranjeros, pero el I/ZG 26 perdió cinco de sus Bf 110 durante los combates de aquel día. Más al sur, el II/ZG 26 apoyaba el ataque del 12º Ejército desde Bulgaria. Aquí se encontró frente a los Hawker Furies yugoslavos, varios de los cuales fueron derribados. Pero el II *Gruppe* también sufrió bajas, ya que dos de sus Bf 110 no consiguieron regresar.



Resplandecientes con sus nuevos distintivos del teatro de operaciones del mediterráneo (una ancha franja blanca alrededor de la parte posterior del fuselaje, que se había escogido para que se asemejase a los emblemas utilizados en aquel entonces por la *Regia Aeronautica*), el "AR" y el "HR" se disponen a explorar los alrededores de su nuevo territorio.

En esta primera jornada de la campaña tomó parte incluso el III/ZG 26. Este *Gruppe,* que ya había establecido su base en el Mediterráneo, fue trasladado desde Sicilia al tacón de la bota italiana, desde donde operó a través del mar Adriático para atacar objetivos situados en el sur de la parte central de Yugoslavia. Sus aparatos también consiguieron derribar unos cuantos Bf 109 yugoslavos, uno de los cuales, derribado al sur de Sarajevo, proporcionó la quinta victoria al futuro as del desierto, ObFw. Richard Heller.

A finales de abril Atenas estaba en manos de los alemanes y se estaban ultimando los preparativos para pasar a la fase siguiente de la campaña: la invasión de la isla de Creta. El I y el II/ZG 26 establecieron su residencia en Argos, donde se les unieron los "Fauces de tiburón" del II/ZG 76, trasladados desde el Golfo de Alemania.

Una vez más, la misión del *Zerstörer* sería principalmente la de efectuar ataques a baja cota, ametrallando las defensas terrestres de la isla y atacando a los barcos de la Royal Navy en las aguas colindantes. Estas operaciones eran arriesgadas y costosas. Más de una docena de Bf 110 caerían víctimas de una larga variedad de armas antiaéreas, que iban desde ametralladoras Bren hasta cañones Bofors, antes de que Creta fuese finalmente ocupada.

SICILIA

El III/ZG 26, como primer *Zerstörergruppe* en ser trasladado al Mediterráneo, permanecería allí durante más de dos años y medio, siendo posiblemente la unidad de la Luftwaffe que permaneció durante más tiempo en aquel teatro de operaciones.

El *Gruppe*, mandado por el Maj Karl Kaschka, desempeñó diversos cometidos en el Mediterráneo. El más importante de todos ellos era el de salvaguardar las líneas de abastecimiento aéreas y marítimas entre el sur de Europa y el norte de África. Pero el III/ZG 26 también fue empleado atacando al tráfico marítimo enemigo, realizando vuelos de reconocimiento y patrullas *freie Jagd*, y apoyando a las fuerzas terrestres del Eje durante la campaña del desierto. También participó en la invasión de Yugoslavia y haría varias apariciones sobre Malta. Una tercera *Staffel* estableció su base en el mismo norte de África desde donde apoyó inicialmente la ofensiva del Eje y terminó cubriendo la retirada del *Afrika Korps*.

La pérdida de Túnez en mayo de 1943 provocó que el *Gruppe* abandonase Sicilia con destino a la península italiana. Tras establecer su base en los alrededores de Roma, se le encargó la protección del centro y el norte de Italia contra las incursiones de los bombarderos pesados aliados. Ya había experimentado ese tipo de incursiones mientras estuvo desplegado en Trapani, donde había conseguido derribar varios B-17 que atacaban el cercano puerto siciliano de Palermo. Pero este primer período de servicio como unidad especializada en la destrucción de bombarderos no iba a durar mucho tiempo.

La invasión angloamericana de Sicilia el 10 de julio de 1943 impuso que la unidad volviese a toda prisa a asumir el cometido de apoyo a tierra. Durante dos semanas, el III/ZG 26 realizó misiones de cazabombardero y de ataque a tierra mientras las fuerzas de invasión aliadas avanzaban a través de la isla hacia el Estrecho de Messina. Sin embargo, la unidad no fue testigo de la caída de Sicilia, ya que el *Gruppe* recibió la orden de



El Oblt. Heisel (rodilla en tierra a la izquierda, con la cabeza descubierta), *StKap* de la 2ª/ZG 26, da instrucciones a sus tripulaciones antes de realizar otra misión al comienzo de la operación *Barbarossa*.

regresar a Alemania antes de que terminase el mes de julio, poniendo así fin a más de 30 meses de servicio en el Mediterráneo.

El Frente del Este

Tras haber tomado parte en las campañas de los Balcanes y Creta, el I y el III/ZG 26 habían regresado brevemente a Alemania, antes de dirigirse hacia el este, a Suwalki, en la Polonia ocupada por los alemanes, preparándose para la invasión de la Unión Soviética. Aunque la Luftwaffe había reunido más de 2.500 aviones de combate para el inminente ataque, los 51 Bf 110 operativos del OberstLt. Schalk constituían la única presencia de los *Zerstörer* en el momento de lanzarse la operación *Barbarossa*. Esta cifra, que representaba sólo el 2% del total de la imponente fuerza aérea, ilustra mejor que ninguna otra cosa el lamentable declive de los que en su día habían sido los aparentemente invencibles "caballos de batalla" de Göring.

Aunque a una escala mayor que cualquier otra campaña anterior, la operación *Barbarossa* se inició como cualquier otra operación de *Blitzkrieg*, en la cual, la Luftwaffe intentó neutralizar la oposición aérea enemiga mediante ataques simultáneos por sorpresa contra los aeródromos y pistas de aterrizaje soviéticas. Al final del primer día, se estima que 1.500 aparatos de la Fuerza Aérea Roja habían sido destruidos en tierra.

Por fuerza de las circunstancias, los *Zerstörer* se encontraron una vez más siendo empleados principalmente en operaciones de ataque a tierra. Desde su punto de partida situado en el sector central del frente, el I y el II/ZG 26 fueron pronto trasladados hacia el norte para apoyar el avance alemán a través de los Estados Bálticos en dirección a Leningrado. Para cubrir tanto territorio como fuese posible, los aviones de los *Gruppen* solían volar en parejas individuales o *Rotten*, manteniéndose dentro del alcance visual las unas de las otras.

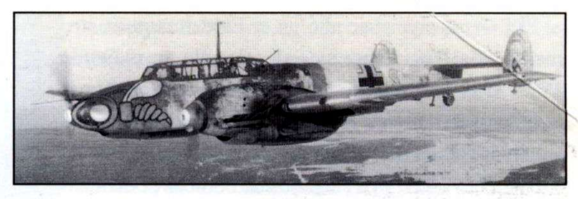
A finales de agosto de 1941 la Wehrmacht había llegado a 50 km de Leningrado. Para los *Zerstörer*, después de más de dos meses de operaciones de apoyo a tierra, atacando las unidades de infantería y las columnas de abastecimiento enemigas, tanques, trenes, aeródromos y pistas de aterrizaje avanzadas, la guerra dio de pronto un nuevo giro, como manifestaba otro piloto anónimo:

"Era otra vez como en Londres y el sur de Inglaterra. El fuego antiaéreo en los alrededores de Leningrado era horroroso. Ahora comprendíamos por qué las defensas antiaéreas de las muchas bases aéreas que nos habíamos encontrado en nuestra ruta eran prácticamente inexistentes".

"También empezaron a aparecer los cazas enemigos, algo con lo que no nos habíamos encontrado desde que dejamos Bielorrusia. Aquí había montones de ellos, que solían volar a una altitud de entre 6.000 y 7.000 metros. Pero no eran especialmente peligrosos. Podíamos superar sus maniobras con facilidad. En algunas ocasiones intentaron atacarnos, pero torpemente y sin habilidad. Nuestros cazas (los Bf 109 de la JG 54) solían dar cuenta de ellos rápidamente".

Los dos *Zerstörergruppen* permanecieron en la zona de Leningrado durante varios meses, siendo uno de sus principales cometidos la neutralización del tráfico soviético en la zona por ferrocarril y por vía fluvial. Durante el invierno de 1941-1942, las *Staffeln* establecieron un turno de rotación volviendo a Alemania para descansar y reequiparse. Antes de la llegada de la primavera varias habían regresado al sector central del Fren-

te del Este realizando operaciones en los alrededores de Smolensko y Vitebsk. Pero entonces ya se estaban haciendo movimientos para llevar a cabo su largo tiempo pospuesta incorporación a las fuerzas de caza nocturna. Antes de que terminase el mes de abril de 1942, el I y el II/ZG 26 habían desaparecido del orden de batalla de la Luftwaffe en el frente, pues sus tripulaciones estaban adiestrándose para desempeñar su nuevo cometido en la defensa nocturna del Reich como I y II/NJG 4.



El invierno de 1941 parece haber llegado sólo a la mitad posterior de este Bf 110C del II/SKG 210, o, quizás, la pintura provisional blanca aplicada a la parte delantera simplemente se haya desprendido casi por completo. Obsérvese que no se ha hecho ningún intento de cubrir el elaborado emblema de la "avispa" pintado en el morro.

A principios de 1942, el I y el II/SKG 210 se convirtieron en I y II/ZG 1 (se creó desde cero un III *Gruppe* que fue equipado con Bf 109 primero y después con Me 210). Moscú ya no era el objetivo. La ofensiva de 1942 sería lanzada en el sector sur, con otro objetivo: Stalingrado.

Las tres Cruces de Caballero concedidas a la *Geschwader* durante los tres meses siguientes atestiguan una vez más el continuo predominio de sus actividades de ataque a tierra. El Lt. Herbert Kutscha, del II/ZG 1 (el primero que fue condecorado el 24 de septiembre) consiguió 14 victorias en el aire en el Frente del Este. Pero su lista de éxitos contra objetivos en tierra era mucho más impresionante, ya que se le atribuyó la destrucción de 44 aviones, 41 carros de combate, 15 locomotoras, 11 piezas de artillería y 157 camiones. El Lt. Rudolf Scheffel, del I *Gruppe*, que recibió su Cruz de Caballero el 29 de octubre, había conseguido sólo cinco victorias aéreas, pero tenía acreditada la destrucción de diez veces ese número en carros de combate; y el 25 de noviembre, el ObFw. Hans Peterburs, del II/ZG 1, recibió esa condecoración por los 18 aviones enemigos derribados, además de otros 26 destruidos en tierra, sin contar 19 carros de combate.

Era inevitable que operaciones de esta naturaleza y escala costasen un alto precio. Las pérdidas sufridas por el 6º Ejército de Von Paulus en Stalingrado son ya bien conocidas, y las bajas de la ZG 1 fueron catastróficas en la misma proporción. Al terminar el año, entre los dos *Gruppen* sólo podían reunir un puñado de Bf 110 operativos, pero a pesar de todo fueron lanzados al combate. Pero sus sacrificios no terminarían hasta el 28 de enero de 1943. En aquella fecha seis Bf 109 y cinco Bf 110 – los únicos aviones disponibles– habían recibido orden de realizar patrullas de caza de larga distancia sobre la ciudad sitiada. Pero el Maj Wilcke, *Geschwaderkommodore* de la JG 3, que estaba a cargo de la coordinación de las operaciones de caza, puso objeciones. Protestó argumentando que el *Zerstörer* sencillamente no era adecuado para realizar ese tipo de misión. Sus objeciones fueron rechazadas nada menos que por el *Generalfeldmarschall* Erhard Milch:

'No estoy dispuesto a tolerar ninguna oposición. La credibilidad de la Luftwaffe, y de los cazas en particular, está en juego".

La misión se llevó a cabo según lo ordenado, y los *Zerstörer* sufrieron las inevitables pérdidas.

Tres días después, los diez Bf 110 operativos que le quedaban a la ZG 1 volvieron las espaldas a Stalingrado. Se retiraron a Rostov y Novocherkassk, 320 km al oeste. Aunque llegaron nuevas tripulaciones y aviones para compensar las bajas sufridas, los días de la *Geschwader* en Rusia estaban contados. En marzo de 1943, el II/ZG 1 fue retirado al Reich, para ser después enviado al Mediterráneo; el III/ZG 1 había sido ya trasladado del Frente del Este al norte de África el otoño anterior.

Desde cerca, el camuflaje blanco provisional aplicado a los Bf 110 de la *Geschwader* no parece en absoluto tan impecable. Bien abrigado para soportar el frío del invierno, el ObFw. Herbert Schob examina orgulloso su registro de victorias. De sus diez victorias, nueve las había conseguido antes de la operación *Barbarossa*. Se cree que sólo la décima correspondía a una víctima soviética.



El I *Gruppe* permaneció en el Este durante cuatro meses más. Tras haber sido desplegado en mayo de 1943 en el sector central del frente, su carrera como cazadores de tanques culminó en su participación en la mayor batalla acorazada de la historia: la Batalla de Kursk. Pero 17 Bf 110 cargados de bombas podían hacer poco para influir en el resultado de esta lucha titánica, y a finales de julio de 1943, el I/ZG 1 también había regresado a Alemania, donde su designación sería cambiada, convirtiéndose en el nuevo I/ZG 26.



El *Experte* de la caza nocturna en el Frente del Este, ObFw. Josef Kociok (a la izquierda), utiliza su "bastón de la victoria" para señalar su registro de victorias, que en este momento ascendía a 12 diurnas y 8 nocturnas. Las 7 victorias nocturnas más que conseguiría, le valdrían a Kociok ser condecorado con la Cruz de Caballero.

Sin embargo, un elemento de la ZG 1 permaneció en Rusia durante unas pocas semanas más. En septiembre de 1942, la *Geschwader* había formado una *Staffel* de caza nocturna provisional, la 10ª(NJ)/ZG 1, cuyos efectivos pocas veces habían llegado a alcanzar cantidades de dos cifras. Durante la mayor parte de su breve historia sólo pudo contar con tres o cuatro aparatos operativos, a pesar de lo cual esta pequeña unidad produjo un notable *Experte*. Josef Kociok se había unido al III/ZG 76 en 1940. Durante la época en que este *Gruppe* adquirió la designación de II/SKG 210, Kociok había destacado como piloto de apoyo a tierra, consiguiendo destruir en tierra 15 aviones enemigos, además de cuatro carros de combate y más de 200 vehículos. También había conseguido una docena de victorias en el aire. No se conoce con certeza cuándo fue trasladado a la 10ª(NJ)/ZG 1, pero, como piloto de caza nocturna, consiguió éxitos aún mayores. El ObFw. Kociok fue condecorado con la Cruz de Caballero el 31 de julio de 1943, y permaneció en la unidad después que ésta cambiase su designación por la de *Nachtjagdschwarm/Luftflotte* 4, al mes siguiente. Acabó perdiendo la vida sobre la Península de Kerch el 26 de septiembre, cuando un caza soviético a punto de estrellarse chocó con su Bf 110. Josef Kociok, que fue ascendido al grado de Lt. a título póstumo, había conseguido 21 victorias nocturnas.

Pero tampoco acabó aquí la presencia de los *Zerstörer* en el Este. Mientras la original ZG 26 y la SKG 210 (también conocida como ZG 1) habían estado operando en los principales sectores del frente, otra *Zerstörerstaffel* semiautónoma operaba en el extremo norte, en el Círculo Polar Ártico y más allá de él.

Los orígenes de esta unidad se remontaban a 1941 cuando la JG 77, con base en Noruega, había establecido una *Zerstörerkette* de Bf 110 (unidad de tres aviones) para realizar misiones de patrulla costera. Antes de lanzarse la operación *Barbarrossa*, la *Kette* (patrulla de 3 aviones) había sido aumentada hasta convertirse en una *Staffel*. Así, la 1ª(Z)/JG 77, con su base en Kirkenes, en el norte de Noruega, bajo el mando del Oblt. Felix María Brandis, realizó inicialmente misiones de escolta a los bombarderos que atacaban el puerto ruso de Murmansk y los aeródromos que lo rodeaban. A pesar de la naturaleza yerma de su remota zona de operaciones –y del hecho de que también sería empleada casi siempre en misiones de ataque y apoyo a tierra– la *Staffel* llegó a producir un puñado de *Experten*.

Quien alcanzó mayores éxitos de todos los pilotos de *Zerstörer* del lejano norte, fue un suboficial de 26 años de edad que acababa de salir de la academia de pilotos. El *Feldwebel* Theodor Weissenberger había entrado a formar parte de la 1ª(Z)/JG 77 en Kirkenes el 14 de septiembre de 1941. El 24 de octubre había conseguido su primera victoria, un I-153, y antes de ser destinado al II/JG 5 y a los cazas monoplaza, en septiembre de 1942, Weis-



Evidentemente la tripulación del U-515 agradece los servicios del I/ZG 1 protegiendo su travesía del Golfo de Vizcaya. En el momento en que fue tomada la fotografía (9 de noviembre de 1943), este submarino había hundido ya 24 barcos aliados y antes de que terminase el año, hundiría cinco más. Pero después el U-515 fue enviado al fondo por aviones procedentes de un portaaviones de la Marina norteamericana al norte de Madeira el 9 de abril de 1944.

senberger había conseguido nada menos que 23 victorias, entre las que se contaban ocho Hurricane.

Posteriormente, bajo la designación de 13ª(Z)/JG 5, la *Staffel* continuó operando sobre el Ártico hasta que finalmente fue retirada de Finlandia en febrero de 1944. Entonces pasó varios meses donde había comenzado, patrullando las costas noruegas, antes de ser integrada en el nuevo IV/ZG 26 como 10ª *Staffel* del *Gruppe*.

El Frente Occidental

Las severas pérdidas sufridas por la *Zerstörerwaffe* durante la Batalla de Inglaterra habían puesto prácticamente punto final a la actuación del Bf 110 como avión de combate diurno viable en el noroeste de Europa. Salvo escasas excepciones de poca importancia, el Bf 110 *Zerstörer* no iba a desempeñar ya ningún papel en la cada vez más intensa guerra en el aire sobre la Europa Occidental ocupada.

Sin embargo, hay un grupo que merece ser mencionado dentro del contexto de los *Experten* del *Zerstörer* que continuaron operando en el oeste de Europa. Del mismo modo que la KG 30 había establecido un componente *Zerstörer* subordinado a base de Ju 88 durante la campaña de Noruega, en el otoño de 1942, la KG 40 (la unidad de bombarderos de largo alcance cuyos Fw 200 habían sido calificados por Winston Churchill como "El Azote del Atlántico") desplegó su propio *Gruppe* de *Zerstörer* Ju 88 en el Oeste de Francia.

El cometido principal del V/KG 40 no iba a ser el de escoltar a los bombarderos de la *Geschwader* a la que pertenecía, sino el de proteger los U-Boote del Almirante Doenitz durante la peligrosa travesía del Golfo de Vizcaya en sus viajes de ida y regreso a sus territorios de caza en el Atlántico. El *Gruppe* también se dedicó a buscar presas entre el tráfico aéreo aliado que rodeaba el Golfo de Vizcaya, en ruta desde el Reino Unido a Gibraltar y el Mediterráneo.

El Maj Johann Kogler, *Gruppenkommandeur* del III/ZG 26 durante las primeras operaciones de Defensa del Reich, fue ascendido al mando de la *Geschwader* en mayo de 1944. Johann Kogler fue derribado y capturado durante la Operación *Bodenplatte*, el ataque desesperado de último recurso de la *Jagdwaffe* contra las bases aéreas aliadas el Día de Año Nuevo de 1945.



La Defensa del Reich

Las evidentes limitaciones de los *Zerstörergruppen* originales hicieron que muchos de ellos fuesen provechosamente reutilizados como cazas nocturnos, un cometido que llevarían a cabo con gran bravura hasta el final de la guerra. Ello dio también a las unidades de *Zerstörer* de segunda generación la oportunidad de prolongar su vida. Creadas inicialmente en 1942 principalmente para realizar misiones de apoyo a tierra a baja cota en el Frente del Este, ahora serían adiestradas de nuevo como destructores de bombarderos diurnos operando a grandes alturas en defensa del Reich.

Sobre el papel ésta no era una propuesta descabellada. El Bf 110 constituía un sólida y estable plataforma de armas. Podía llevar armamento pesado capaz de causar grandes destrozos, entre el que se contaba el cañón de 5 cm y lanzacohetes, y tenía un radio de acción suficiente para acechar a las formaciones de bombarderos enemigos mientras esperaba el momento oportuno para atacar. Lo que los mandos no tuvieron en cuenta fue que el armamento adicional haría que el ya difícil de manejar Bf 110 se hiciese todavía más vulnerable a los ataques de los cazas aliados.



Los dos hermanos Haugk, ambos ObFw. Helmut (a la izquierda) luciendo la Cruz de Caballero era otro veterano piloto de *Zerstörer* que había servido en el III/ZG 26 desde su creación hasta mediados de 1943. En octubre de aquel año fue nombrado *StKap* de la 4ª/ZG 76 y terminó la guerra con el grado de Hptm. y ocupando el cargo de *Kommodore* de la JG 102, con 18 victorias, incluyendo 6 "pesados". Werner, el hermano mayor (a la derecha), fue un experto piloto de bombardero en picado de la StG 77 durante los primeros cuatro años de las hostilidades, reclamando el hundimiento de 10.000 toneladas y haber enviado al fondo del mar a un destructor. En el otoño de 1943 se unió a la 4ª/ZG 76 que mandaba su hermano y consiguió derribar ocho bombarderos pesados en sólo nueve misiones. El 8 de agosto se le concedió la Cruz de Caballero y fue ascendido a Lt., pero perdió la vida dos meses más tarde, cuando el Bf 109 de entrenamiento que pilotaba cayó víctima de cazas de la RAF sobre Aalborg el 18 de octubre de 1944. Helmut Haugk, que ya había perdido otros dos hermanos, fue el único de los cuatro que sobrevivió a la guerra.

Al principio esto no supuso un problema demasiado grande. El *Zerstörer* podía esperar el momento adecuado, hasta que la escasa autonomía de los aviones de escolta les obligase a regresar, antes de atacar a los bombarderos pesados de la Octava Fuerza Aérea. Entonces podían actuar como auténticos *Pulk-Zerstörer* (literalmente "rompedores de formaciones") lanzando proyectiles pesados de cañón y cohetes contra las formaciones en caja de los bombarderos, consiguiendo con frecuencia romper sus rígidas formaciones y permitiendo así a los monomotores Bf 109 y Fw 190 entrar dentro de ellas. Aunque no estaban a salvo de peligros a causa del masivo fuego defensivo de las ametralladoras pesadas de los bombarderos, fue durante este período cuando se consiguieron los mayores éxitos de los *Zerstörer* contra los *Viermot*.

Pero la entrada en escena, a finales de diciembre de 1943, del caza de largo radio de acción P-51 Mustang cambió radicalmente la situación. Pronto los "pesados" de la Octava gozarían de la protección de una escolta de cazas en sus incursiones hasta los rincones más alejados del Reich, y también durante el viaje de regreso. Los *Zerstörer* no tenían ya ningún sitio donde esconderse, y sus bajas se dispararon de forma alarmante. El recurso desesperado para restablecer el equilibrio reequipando a los *Zerstörergruppen* con el Me 410, en la primavera de 1944, sólo sirvió para retrasar lo inevitable. En otro momento y en otras circunstancias, el Me 410 podía haber sido un avión muy útil; pero en los cielos de Alemania, en el verano de 1944 estaba tan superado como lo había estado el Bf 110 sobre el sur de Inglaterra cuatro años antes. En pocas semanas, los primeros *Gruppen* de Me 410 fueron disueltos, y antes de que el año acabase, la *Zerstörerwaffe* había dejado de existir.

El primer paso que se dio para introducir el Bf 110 en la Defensa del Reich diurna había sido el traslado del I/ZG 1 desde Orel, en Rusia, a Wunstorf, cerca de Hannover, en julio de 1943. Un piloto anónimo destinado en aquel entonces en el *Gruppe* lo recuerda así:

"Las bajas de cada *Staffel* fueron reemplazadas por miembros del *Ergänzungsgruppen* y por alumnos que acababan de salir de la academia de pilotos. Empezamos a practicar las nuevas tácticas que tendríamos que emplear contra los 'dicke Autos' ('coches gordos' – bombarderos pesados). También teníamos cuatro '*Dödels*' (tubos lanzacohetes) colgados debajo de las alas. Hicimos algunas prácticas con munición de guerra sobre el Golfo de Alemania. Cuando disparábamos los cuatro a la vez en salva, aquello parecía una exhibición de fuegos artificiales. ¡Daba la impresión de que al viejo trasto se le iban a deshacer las costuras!".

En octubre de 1943, el II/ZG 1 recibió orden de trasladarse a Wels, en Austria. Allí permanecería hasta la llegada del siguiente verano (excepto un mes que pasó en Rumania) combatiendo las incursiones de bombarderos pesados procedentes del sur protagonizadas por las unidades de la Decimoquinta Fuerza Aérea norteamericana con base en Italia. Con el Hptm. Egon Albrecht al frente, que había sido condecorado con la Cruz de Caballero el 25 de mayo 1943, cuando su cuenta de victorias incluía 15 aviones derribados y otros 11 destruidos en tierra en Rusia, el *Gruppe* consiguió algunos éxitos sobre su nuevo campo de batalla alpino. Por ejemplo, el 2 de abril de 1944, consiguió derribar seis "pesados" durante los ataques de la Decimoquinta contra Steyr y Graz. Pero sus bajas eran también cada vez mayores. El 29 de mayo, perdieron una docena de Bf 110 a manos de los cazas norteamericanos de escolta al sureste de Viena, sin ha-

ber conseguido derribar un solo bombardero. Pérdidas de este calibre no podían ser soportadas durante mucho tiempo. En julio de 1944, el *Gruppe* regresó a Alemania para su conversión al Bf 109 y cambiar su designación por la de III/JG 76.

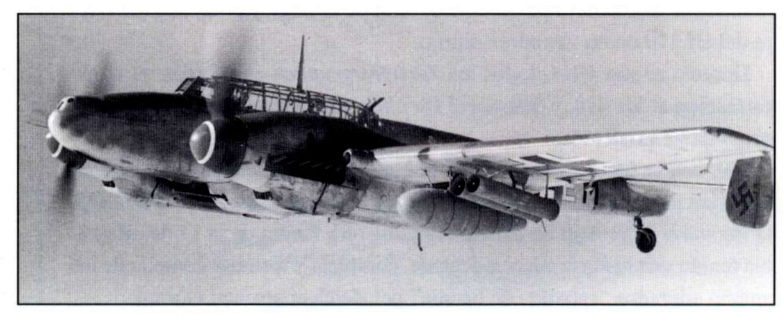
Mientras el II/ZG 1 estaba defendiendo los confines del sur del Reich, los dos tercios de la "nueva" ZG 26 se enfrentaban al poderío de la Octava Fuerza Aérea en el norte. A esta unidad compuesta por el I y el II/ZG 26, mandada al principio por el *Geschwaderkommodore* Ralph von Rettberg, se le había unido el veterano III *Gruppe*, que había regresado poco antes de su larga odisea por el Mediterráneo. Esta última unidad se encontró con que en el norte de Alemania le esperaba una guerra muy distinta.

Los problemas de la ZG 26 empezaron de verdad con la llegada del Mustang. El caza norteamericano realizó su primera misión de escolta de larga distancia el 13 de diciembre de 1943, un viaje de ida y vuelta a Kiel de casi 1.000 millas (1.600 km); y es muy probable que fuese un aparato de la ZG 26 el que proporcionase al P-51 su primera victoria del conflicto, cuando se atribuyó al Tte. Glen T. Eagleston, del 354º FG, el derribo probable de un Bf 110 sobre Friedichstadt, a las 13:25 horas de aquel día.

El número de bajas de la *Geschwader* aumentó constantemente durante el primer trimestre de 1944. El 20 de febrero, durante la campaña de "La Gran Semana" de la USAAF contra los centros de fabricación de aviones alemanes, el III/ZG 26 del Maj Johann Kogler perdió 11 de los 13 Bf 110 que había enviado contra los "pesados". Pero la pérdida individual más dura se produjo dos días después, cuando el Me 410 del Maj Eduard Tratt, *Gruppenkommandeur* del II/ZG 26, fue derribado sobre las Montañas Harz. Tratt se había unido al original I/ZG 1 a principios de 1940. El 12 de abril de 1942 se le concedió la Cruz de Caballero por haber conseguido 20 victorias aéreas (12 de ellas sobre el Canal) y por sus logros en misiones de apoyo a tierra en Rusia. Desde entonces, se había anotado 18 victorias más. Con un total de 38 aviones enemigos derribados en su haber (entre los que estaban varios *Viermot*), Eduard Tratt era, y seguiría siendo, el piloto de *Zerstörer* que más victorias obtuvo durante la guerra.

El 6 de marzo de 1944 el II y el III/ZG 26 perdieron otros 11 aviones de los 17 que atacaron a los bombarderos pesados norteamericanos que bombardeaban Berlín. Estaba claro que la *Geschwader* no podría sobrevivir durante mucho tiempo bajo esas circunstancias, ya que sus *Gruppen* no sólo estaban sufriendo una cantidad abrumadora de bajas en el aire, sino que sus aviones también estaban siendo duramente castigados en tierra por las incursiones de los cazas aliados. Por este motivo, antes de que terminase el mes de marzo, fueron retirados de sus bases del noroeste de Alemania y trasladados a Königsberg in der Neumark (una pequeña ciudad situada a unos 90 km al noreste de Berlín). Aunque allí no estaban en absoluto fuera del alcance de los omnipresentes Mustang, al menos estaban fuera de la línea de fuego de las oleadas de bombarderos.

En Königsberg el I y el III *Gruppen* empezaron la conversión al Me 410. Los días tran-



Equipado con un cañón ventral de 30 mm, y con las puntas de las ojivas de los cohetes de 210 mm apenas visibles en los tubos lanzacohetes situados bajo las alas, el *Pulk-Zerstörer* de Helmut Haugk ("2N+EM"), de la 4ª/ZG 76, asciende para encontrarse con el enemigo.

quilos, cuando no se producían alarmas de incursiones de bombarderos enemigos aproximándose, el Cuartel General de la *I Jagd-Division* en Berlín-Döberitz ¡ordenaba a los *Gruppen* que sobrevolasen la capital a baja altura para elevar la moral de la población civil! Sin embargo, esas ocasiones eran escasas, y pronto las pérdidas volvieron a aumentar. Pero antes de que ocurriese, se habían producido varios cambios.

En mayo de 1944 dos *Staffeln* del III/ZG 26 del Hptm. Werner Thierfelder habían dejado la *Geschwader* para formar una unidad de pruebas equipada con los reactores Me 262. El mando de la truncada ZG 26 pasó entonces del Maj Karl Boehm-Tettelbach al Maj Johann Kogler. Este último pudo hacer poco más que supervisar la disolución de sus dos *Gruppen* equipados con Me 410, y en sólo seis de los muchos combates que tuvieron lugar durante el transcurso de las ocho semanas siguientes, el I y el II/ZG 26 sufrieron la pérdida de 80 tripulantes muertos o heridos. Inclinándose ante lo inevitable, los dos *Zerstörergruppen* se retiraron a Prusia oriental en agosto para transformarse al Fw 190 y reconstituirse como JG 6. La tercera, y última, *Zerstörergeschwader* que estuvo implicada en la defensa diurna de su patria fue la "nueva" ZG 76. A diferencia de las otras dos, esta unidad no tenía ninguna historia anterior, y los tres *Gruppen* que la formaban estaban compuestos por una mezcla de otras *Staffeln* (la mayoría de ellas procedentes de unidades de reconocimiento).

El I y el II/ZG 76 fueron activados en agosto y septiembre de 1943 respectivamente, recayendo el mando de la incompleta y bastante falta de adiestramiento *Geschwader* en el muy experimentado Maj Theodor Rossiwall. En noviembre se dieron los primeros pasos para crear un III *Gruppe*, y aunque nunca se consiguió ponerlo al completo de efectivos, y terminó siendo disuelto otra vez la primavera siguiente, fue el III/ZG 76 la unidad que perdió a uno de los pocos *Experten* de la *Geschwader*. El *Gruppenkommandeur* Hptm. Johannes Kiel fue derribado al suroeste de Mainz el 29 de enero de 1944, el mismo día en que la ZG 76 consiguió derribar tres B-17.

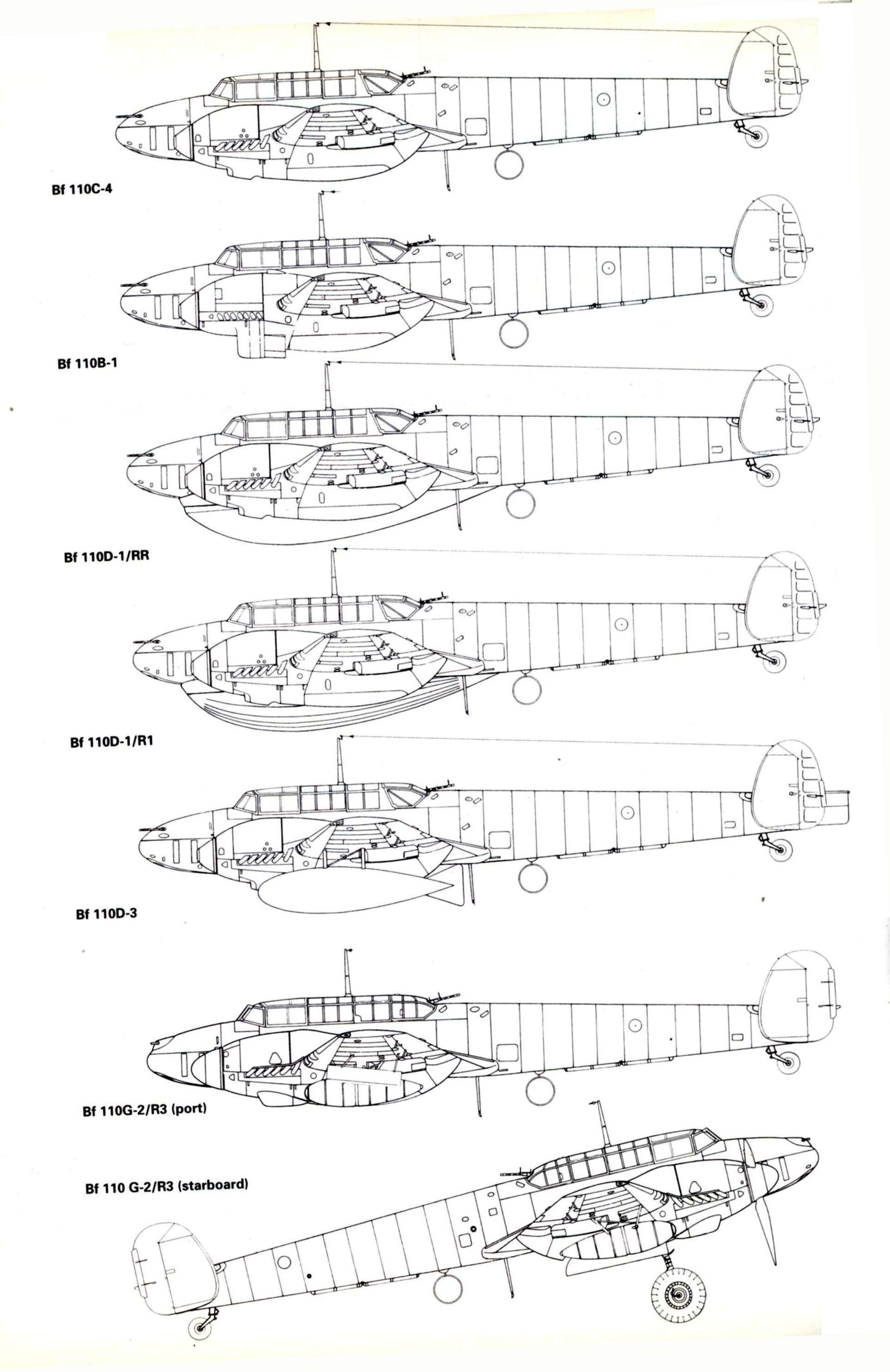
Sin embargo, los éxitos como éste, aunque de importancia relativamente menor, no eran la norma sino la excepción. La historia de la segunda generación de la ZG 76 en la defensa del Reich es también poco más que un catálogo de continuas pérdidas –en la incursión contra Berlín del 6 de marzo de 1944, por ejemplo, fueron derribados cuatro de sus Bf 110–. Pero el día más negro de la *Geschwader* iba a producirse diez días después, cuando la Octava Fuerza Aérea atacó Augsburgo. Los cazas de escolta norteamericanos reclamaron haber derribado 77 aviones de la Luftwaffe, muchos de ellos desventurados Bf 110 de la ZG 76. De los 43 *Zerstörer* que la *Geschwader* puso en el aire aquel 16 de marzo, 26 fueron derribados y otros diez efectuaron aterrizajes forzosos con daños de diversos grados. Esta masacre marcó definitivamente el final de la larga y poco ilustre carrera del Bf 110 como *Zerstörer* diurno.

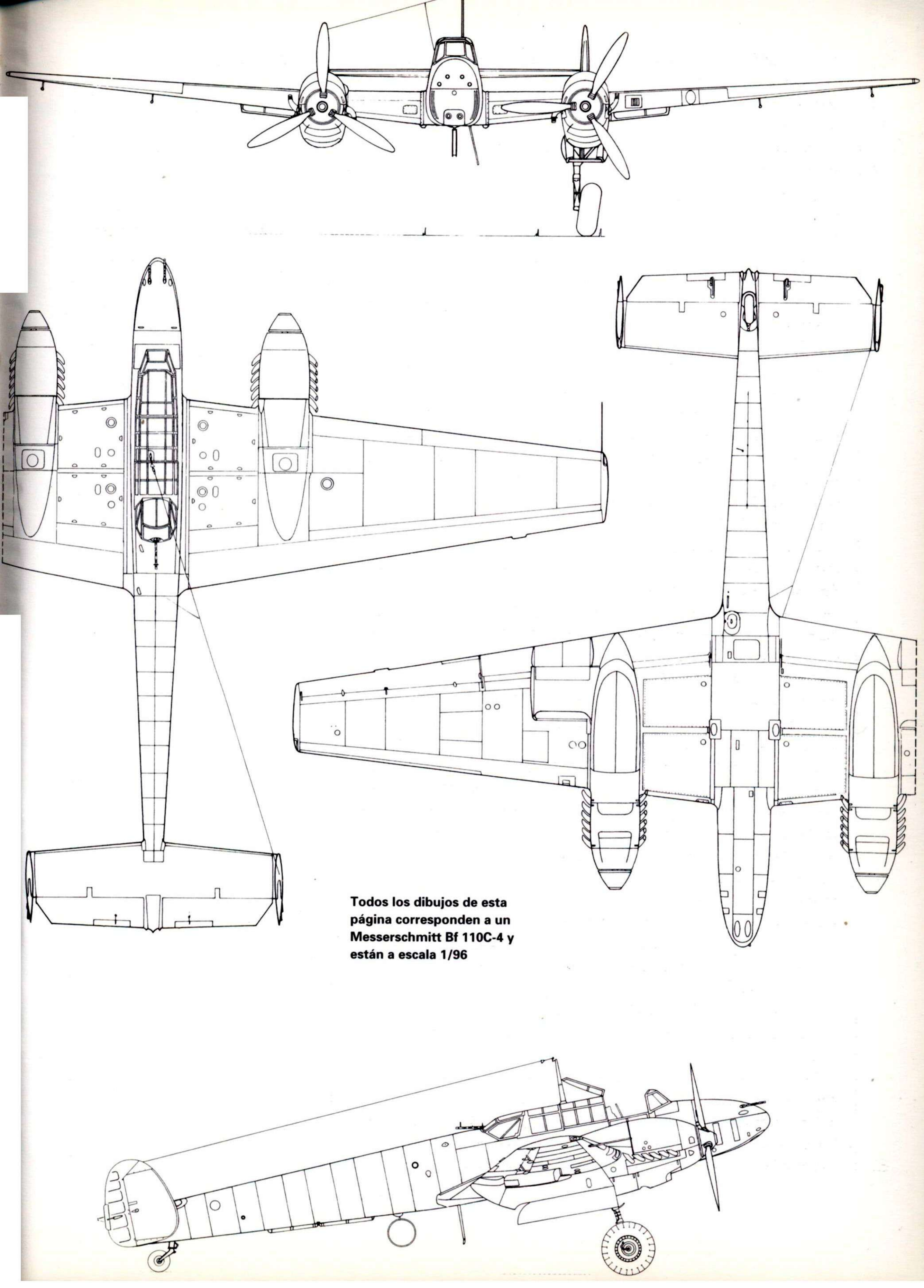
Durante el año 1944, todos los *Zerstörergruppen* empezaron su transformación al Me 410, y después al Fw 190 y se dispersaron entre los *Jagdgruppen* ya existentes.

Así, con la única excepción del aislado IV/ZG 26, cuyos Me 410 continuarían patrullando las aguas costeras de Noruega hasta febrero de 1945, la *Zerstörerwaffe* dejó de existir. Ninguna otra fuerza de la Luftwaffe había tenido una historia tan accidentada, compleja y tortuosa como la de los antaño adorados "caballos de batalla" del Reichsmarschall Göring.

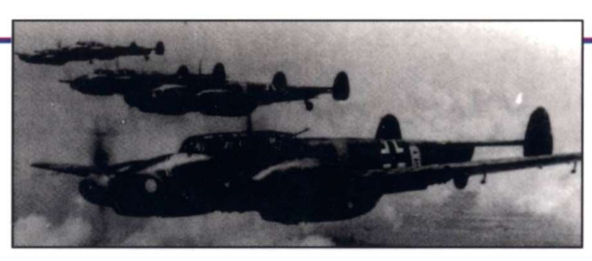


La carrera durante la guerra del Oblt. Herbert Schob, al que aquí vemos luciendo su mejores galas, se extendió a lo largo de toda la historia de la *Zerstörerwaffe*, desde el primer día hasta el último.


Bf 110C-4
Bf 110B-1
Bf 110D-1/RR
Bf 110D-1/R1
Bf 110D-3
Bf 110G-2/R3 (port)
Bf 110 G-2/R3 (starboard)



Todos los dibujos de esta página corresponden a un Messerschmitt Bf 110C-4 y están a escala 1/96



Aunque el caza monomotor Messerschmitt Bf 109 recibió la mayoría de los aplausos por haber conseguido prácticamente la superioridad aérea sobre Europa entre los años 1939-1940, las hazañas del *Zerstörer* bimotor Bf 110, fabricado igualmente por Messerschmitt, durante el primer año de guerra, también dejaron una huella indeleble. Al constituir la principal vanguardia de la Luftwaffe, las *Zerstörergeschwader* que participaron en la invasión de Polonia barrieron de los cielos a la Fuerza Aérea Polaca en cuestión de días. Sus éxitos continuaron hasta la primavera de 1940, cuando, tras el lanzamiento de la *Blitzkrieg* en el oeste de Europa, tuvieron que enfrentarse por primera vez en cantidades importantes a los primeros Spitfire y Hurricane de la RAF. A partir de aquel momento, las tripulaciones de los Bf 110 tuvieron que luchar por sus vidas. Sólo en los Balcanes y en el lejano norte de África en 1941, el Bf 110 pudo disfrutar de un cierto respiro operando como caza diurno. A pesar de haber quedado obsoleto, este avión siguió operando como caza pesado, especialmente entre 1943 y 1944 cuando las formaciones de bombarderos pesados de la USAAF realizaban incursiones sobre Alemania a diario. Este volumen abarca los años de guerra desde la Campaña de Polonia hasta la lucha en defensa del Reich.

